

(SRI B. D. JATTI)

Mysore Entertainment Tax Rules, 1959) as required under sub-section (4) of Section 18 of the Mysore Entertainment Tax Act, 1958.

NON-OFFICIAL RESOLUTION

Re: Constitution of a Committee of Members of Legislature to examine the Working of Nationalised Transport Service in the State.

(Debate continued).

Mr. SPEAKER.—Before the discussion begins, I wish to bring to the notice of the House that 3 hours had been allotted for this resolution. Out of that 1 hour and 15 minutes were taken yesterday and what is left over is only 1 hour and 45 minutes. I would like to know what time the mover of the resolution will require for reply.

Sri B. HUTCHE GOWDA (Turuvekere).—Ten minutes, Sir.

Mr. SPEAKER.—How much time does the Minister require?

Sri D. DEVARAJ URS. (Minister for Transport and Development).—About 45 minutes.

Mr. SPEAKER.—That leaves only 50 minutes for the debate.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO (Mysore City).—Sir, yesterday, I was suggesting the constitution of Divisional or District Consultative Committees in order that the Department may come in contact with the travelling public. Continuing the same strain of argument I suggest that the Department may also decentralise its functions. The Department is highly centralised and concentrated in the Head Office in Bangalore. If the administration is organised on a zonal basis and more powers are given to the district organisations, possibly they will be able to take immediate steps and decisions almost on the spot. This will also solve the problem of staff pattern. I am given to understand that there is some difficulty about staff.

This problem could be solved if we have the staff on a zonal basis. If the staff at the zonal level is graded in a particular way and any recruitment or promotion above the zonal grade is based on inter-zonal seniority, that will solve to a large extent the problem of recruitment, promotions or even equation of posts and a large measure of satisfaction can thus be brought about in the administrative set up also.

The other point that I would suggest to bring the administration closer to the public is this. Most of the executive officers of the department interest themselves in the disposal of papers submitted to them. Plans and proposals are there on paper. But, Sir, this is an agency which should have an element of human touch. That could be had if the executive officers make up their mind to visit the centres at the starting points or the bus stands. If they stand there and attend to the local problems then and there, possibly the staff who are to manage these buses would be more vigilant and more courteous and more amenable to the needs of the public. To that extent the personal presence of the executive officers at the big bus stands for at least one hour a day during the peak hour would be of very great advantage to the public.

Then, Sir, most of the present problems have arisen out of this policy of extending nationalisation year by year. I am not against expanding this programme year by year. Had the Department a plan to implement it within a period fixed beforehand, then they could complete one zone and then go to the next zone and that would have possibly minimized a lot of the problems that have now arisen as a result of extending nationalisation year by year without completing the work in any single area. They take up nationalisation in a division in one year. Some problems are created there and they remain unattended to and in the meanwhile in the next year they go to another division and introduce nationalisation there. This could be avoided if the department stabilise themselves well in a division they have

nationalised and attend to all the problems and give all the possible amenities to the public and then proceed to the next zone or district. If they had done that, possibly they would have done a good job. Today the expansion of nationalisation goes on ; but the problems arising out of nationalisation remain unattended to. We know that the present Minister is a dynamic person and we expect him to take quick decisions and solve this problem. We expect him to go to the root of this problem and see that it is solved satisfactorily in that area. Only after stabilising the work of the department in a particular division, should they go to another division. If that is done the department will have better appreciation at the hands of the public. The Corporation will have a better return and the travelling public will have the greatest comfort.

It is not that all the members of the staff are trained in this particular field of business. The executive staff should be trained for a period of at least 6 months to 1 year in well-established firms or the department may themselves have a training scheme to train the staff. If that is done, they would know how to act, when to act and where to act. I would suggest to the Corporation to take immediate steps to train the executive staff members as that would solve the problems of the department to a great extent.

The other small point I would like to mention is this. The buses will have a conductor and a driver. There may be heavy luggage and the public themselves will have to attend to its loading and unloading or will have to pay for loading and unloading both at the starting point as well as at the destination. With the private operators, that is not the case. It is the conductor that does this job wherever it is possible. If the Department does not want to entrust this particular job to the conductor, at least have the staff at the terminus and the starting point to attend to loading and unloading. That will satisfy the public to some extent because these are the amenities that are available at the hands of the private operator. The

reason why the private operator is preferred to a public utility concern is that there is want of human approach in a nationalised undertaking.

The last point I would like to mention is about labour relations. The pattern of labour relation that, I am told, exists in Kerala State will probably be suited to the management of an undertaking of this magnitude. The persons against whom action is taken may have grievances, legitimate or otherwise. Still, there is a feeling that justice has not been meted out to those classes of people. To avoid that feeling, even among the members of the staff, I would suggest that the pattern of labour relations that is in vogue in Kerala State may be adopted. Besides the question of settling the disputes should not be done by the Head Office at Bangalore, but it should be done on the spot at the Divisional or District level within the shortest possible time. If that is done, the accused person will have the satisfaction of being heard properly. Therefore, better labour relations can be established by having a proper agency to dispose of these cases.

† ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶಿವಪ್ಪ (ಪ್ರವಣಿಬೆಳಗೊಳ).— ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರ, ಮಾನ್ಯ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸುವ ನಿರ್ಣಯ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವಿಚಾರವನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ವಿಷಯದ ಮೇಲೆ ನಾನಾದರೂ ಮಾಧ್ಯಮ ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡಿ ಭಾಷಣ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದು, ಈ ದಿವಸ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿರುವ ಉದ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದುದು, ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ತಮ್ಮ ಕೆಲಸವನ್ನು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಇದರ ಜಯ, ಅಪಜಯ ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಸಮಾಜವಾದ ಅಡ್ಡಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಎಷ್ಟು ಯಶಸ್ವಿವಾಗುತ್ತಿದೆಯೋ ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಮಾಜಕ್ಕೆ ಏನು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ನಿರ್ಧರಿಸಲ್ಪಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ, ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಘನೋದ್ದೇಶದಿಂದ 1947ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವ ಸಾಹಸಕ್ಕೆ ಕೈಕಾಣಿದರು. ಅಲ್ಲದೆ ಹಿನ್ನೆಲೆಯ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸೇಕಡ 70ರಷ್ಟು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾರೆ. ಈ ದಿವಸ ದೇಶದ ಯಾವ ಮೂಲೆಗೆ ಹೋದರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗಿದೆಯೆಂದರೆ ಜನರು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಸುಖವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಎಂಬುದು ಸಂಪ್ರೀತಕಾರ್ತವಾಗಿದೆ. ಸುಖವಾಗಿ ಊರು ತಲುಪುತ್ತೇವೆಂಬ ನಂಬಿಕೆಯೇ ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿದೆ.

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶಿವಪ್ಪ)

ಇವತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯಶಸ್ವಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ನಾನು ಹೇಳುವ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಅಂಗವಾಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು, ಅವನ್ನು ನಡೆಸುವ ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ಅವರ ಮೇಲೆ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುವ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮೊಂಟ್ ಈ ಮೂರು ಸಹ ಸರಿಯಾಗಿರಬೇಕು. ಈ ಮೂರೂ ಸೇರಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅಂಥ ಗಾಡಿ ಒಂದು ವರ್ಷ ಕೂಡ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಅದು ಯಾರ ತಪ್ಪು ಎಂದು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹಾಸನದ ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಅಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದಾಗ ಜಿತ್ತಿಯವರು ಬಹಳ ವ್ಯಂಗ್ಯವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದರು. ಒಂದು ಕುಂಟು ನೆಪಹೇಳಿ ಚಾಲಕರ ತಪ್ಪು ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ತಪ್ಪನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವ ಧೈರ್ಯ ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿರಬೇಕು. ಈ ದಿವಸ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟು ಹೀನಾಯವಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ ಇದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕೆಳಮಟ್ಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅವಕಾಶವೇ ಇಲ್ಲ. ಹುಡ್ಕೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಬಾಸ್ ಬಂದಿಗಾಗಿ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡುತ್ತಾ ಬಂದಿರುತ್ತಾ. ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏಕೆ ಬಂತು ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿ ಕೆಟ್ಟದ್ದಲ್ಲ, ಬಹಳ ಅಮೋಘವಾದುದು. ಸಮಾಜವಾದದ ತತ್ವದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಉನ್ನತವಾದ ನೀತಿ ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ವಿಧವಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಜನರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಲು ಚಾಚುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲ ನಮಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವಿದೆಯೇ ಎನಿಸಾ ಸರ್ಕಾರೀಕರಣವಾಗಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವಿಲ್ಲ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರೀಕರಣವಾಗಿದೆ. ಬೂರಾಕೆಟ್ಟಿ ಜೇಷ್ಠ ಎಂದು ಹೇಳುವ ಹಾಗೆ ಟಾವ್ ಹೆವಿ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಆಗಿದೆ, ದರ್ಬಾರುಗಿರಿ ಹೆಚ್ಚಿದೆ, ಸಾಹೇಬ್‌ಗಿರಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಯ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಬೇಕಾದರೆ ಚಾಲಕರಾದ ಕಂಡಕ್ಟರು ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರನ್ನು ಅಂತರಗತ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಮ್ಮ ತಪ್ಪನ್ನು ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅದನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿ ನೂರಾರು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಅವರನ್ನು ವಜಾಮಾಡಿ ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ—ಈ ಹೊತ್ತು ಜನರಲ್ ಮಾನೇಜರು ಎಷ್ಟೋ ಕೆಳ ನೌಕರರನ್ನು ಡಿಸಮಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರಲ್ಲ, ಎಷ್ಟು ಜನ ಉನ್ನತಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಅವರು ಡಿಸಮಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ! ಎಷ್ಟು ಜನರನ್ನು ಜೈಲಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ? ನೀವು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡಿದಲ್ಲಿ ಇವೊತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಲಕ್ಷಲಕ್ಷಗಟ್ಟಲೆ ಲಂಚ ಹೊಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಷ್ಟೋ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನೇ ಮಾರಿಬಿಟ್ಟಿರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಿವೆ. ಟೈರ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾವಿರಗಟ್ಟಲೆ ಸಾಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಎಷ್ಟೋ ರಿಕಾರ್ಡ್‌ಗಳೇ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಉನ್ನತ ಜ್ಯುಡಿಸಿಯಲ್ ಇಂಕ್ವೆಸ್ಟರಿ ನಡೆಸಿ ಯಾರು ತಪ್ಪಿತಸ್ತರೋ ಅವರನ್ನು ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡದೆ ಹೋದರೆ ಬಂಡಿತ ಈ ಇರಾಬೆಯಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ

ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ಹೊತ್ತು ಉತ್ಸಾಹಶಾಲಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ್ ಪರಸನವರು ಇಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ, ಇದನ್ನು ನೀವು ಈ ಇರಾಬೆಯನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ತರಬೇಕಾದರೆ ಮೊದಲು ಅಲ್ಲಿರುವ ಹೆಗ್ಗಣಗಳನ್ನು ಹತ್ತೋಟಿಗೆ ತರಬೇಕು. ನೀವು ಬಡ ಡ್ರೈವರು, ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುತ್ತೀರಿ. ಅವರೇನೋ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿರಬಹುದು. ನಾನೇನೂ ಬೇಡವೆನ್ನುವುದಿಲ್ಲ; ಸಂತೋಷ ಮಾಡಿ. ಆದರೆ, ಅದೇ ಕಾತುರಕೆಯಿಂದ, ಅಷ್ಟೇ ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಮೇಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೂ ತಾವು ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಮೇಲೆ, ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ತಾವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕಡೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗ ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶವೇನಿತ್ತು? ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವುದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಪರಿಣಾಮವೇನಾಯಿತು? ಈ ಹೊತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಬಸ್ಸುಗಳ ದರ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. 4 ನ.ಪೈ.ಯಿಂದ 5 ನ.ಪೈ., 6 ನ.ಪೈ.ಯಾಯಿತು! ಏನಿರುವುದು ಎಂದರೆ ಎಷ್ಟು? ಅದೂ ಈ ಹೊತ್ತು ನಿಮಗೆ ಬಂದಿರುವ ಅದಾಯವೆಲ್ಲ? ಒಂದಕ್ಕೊಂದಿರುವ ಅಂತರವೆಷ್ಟು ನೋಡಿ. ಪಂಜಾಬಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿ ಅವರು ಎಷ್ಟು ಅದಾಯ ಹೊಂದುತ್ತಿದ್ದಾರೆ! ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬರುತ್ತೀರಿ? ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ಮೈಲಿಗೆ 3 ನ. ಪೈ. ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ 6 ನ.ಪೈ. ಒಂದಕ್ಕೆ ಎರಡರಷ್ಟು! ಅಷ್ಟಾದರೂ ಅದಾಯವಿಲ್ಲ. ನಾನು ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದವನು. ನೀವು ಪುಸ್ತಕ ನೋಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನಾನು ನೋಡಿ ಬಂದು ಹೇಳುತ್ತಿರುವವನು. ನೀವು ಕೇವಲ ನಿಮ್ಮ ಆಫೀಸಿನವರು ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಮೇಲೆ ಹೋಗಬೇಡಿ. ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೀವು ಇನ್ನಾದರೂ ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಡಿ. ಈ ಹೊತ್ತು, ನಾನು ಹೇಳಬಲ್ಲೆ, ಈ ಇರಾಬೆಯಲ್ಲಿ ಲಂಚ ತಾಂಡವಾಡುತ್ತಿದೆ; ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೂ ಲಂಚಮಯವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ನೀವು ನಿಲ್ಲಿಸದೆ ಹೋದರೆ, ನೀವು ಎಷ್ಟು ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದರೂ ನಿಮಗೆ ರಾಜ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಅಲ್ಲದೆ, ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ನೀವೀಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ; ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಒಂದೇ ಸಾರಿ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯೂ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಇವೊತ್ತು ಇಂಥ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ಅಲ್ಲಿದ್ದ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರನ್ನು ಓಡಿಸುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಒಂದು Blueprint ತಯಾರಿಸಿ ಇಂಥಂಥ ದಿವಸ ಇಂಥಂಥ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಮಾಡಿ, ಕೊನೆಯವರೆಗೆ 5 ವರ್ಷವಾದರೂ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ತಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಕೈಹಾಕಬೇಕೇ ಹೊರತು ಏಕಾಏಕಿ ಮಾಡಕೂಡದೆ. ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷ ಒಂದು ಉದ್ಯಮ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಈ ಜನಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಒಂದು ಜೀವನೋಪಾಯ ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕಾದುದೂ ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವೆಂದು ಹೇಳಿ ನೂರಾರು

TO EXAMINE THE WORKING OF NATIONALISED TRANSPORT SERVICE

ಜನ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರನ್ನು ಏಕದಂ ನಿರ್ಗತಿಕರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುವುದು ಒಳಿತಲ್ಲ. ಸಮಾಜವಾದವೆಂದರೆ, ಇಂಥವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬಾಖಿಯಲ್ಲಿ ತಳ್ಳಿಬಿಡಬೇಕೆಂಬುದಲ್ಲ. ಅವರ ಜೀವನವನ್ನು ಕಿತ್ತುಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಅವರಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಜೀವನೋಪಾಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇಷ್ಟನ್ನು ಹೇಳಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ತಂದಿರತಕ್ಕ, ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉನ್ನತವರ್ಗದ ಕಮಿಷಿಯೊಂದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ನೂಡನೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎ. ವಾಸನ್ ಶೆಟ್ಟಿ (ಸರ್ಲೇಶಪುರ).— ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ನಮ್ಮ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಶಿವಪ್ಪನವರು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಾಯಕರುಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗುವಾಗ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆಂಬ ಘನೋದ್ದೇಶದಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕ ಸ್ವಾಗತವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು. ಆದರೆ ಇಂದು ಪಾಸ್ತಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಜನತೆಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವ ಬದಲು ತೊಂದರೆಗಳೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿವೆ. ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಭವಿಸಿದೆ. ನಮ್ಮ ದುರದೃಷ್ಟದಿಂದ ಅಲ್ಲಿನ ಅಧಿಕಾರವರ್ಗದ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಅನಿವೇಶಕಳಿಂದಾಗಿ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡದೆ, ಇಂದು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕತ್ವವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡು ದಾಂಧಲೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿ ಕೊಡದಿರುವುದು ನಮ್ಮ ದೌರ್ಭಾಗ್ಯವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮತೆಯದೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ, ಇದು ನಷ್ಟವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ರಾಫೆ ಹೊಂದುತ್ತಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ದೈವರುಗಳು ಕಂಡವರುಗಳು ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬ ವಿಚಾರಗಳಿಗೆ ಗಮನಕೊಡದೆ ಹಿಂದೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಾಗ ಇದ್ದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಇವತ್ತು ಜನತೆ ಕಳೆದುಕೊಂಡು ತವಕ ಪಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತಾವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ನಾನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುವ ವೇಲನಾಡು ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ, ಎಲ್ಲ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿ ಅಲ್ಲರ ತಕ್ಕ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುತ್ತವೆ ಎಂದು ಆಶಿಸಿದ್ದ ಜನ ಈಗ ವರ್ಷಕ್ಕೆ 80 ಇಂಚು 200 ಇಂಚು ಮಳೆ ಬೀಳತಕ್ಕ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ದೊಡ್ಡ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಹೋಗಿ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಜನ ಇಂದು 6 ತಿಂಗಳಾದರೂ ಪಟ್ಟಣದ ವನ್ನು ನೋಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕೆಲವು ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರಿಪಡಿಸಬಹುದು. ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಒಂದು ಸಲಹಾ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿನ M.L.A., M.L.C. ಮತ್ತು ಇತರ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರನ್ನು ಕರೆಸಿ ಏನಾದರೂ ಏರ್ಪಾಡನ್ನು ಮಾಡರೆಂದು ಡಿಜನರ್ ಕುಟ್ಮೋಲರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದರೆ, ಅವರು

ಅದನ್ನು ಯಾವುದನ್ನೂ ಕೇಳದೆ ಮುಂಚೆ ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತಿತ್ತೋ ಅದೇ ರೀತಿ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿ ಜನ ಟಿಗುಪ್ಪೆಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಲೇಶಪುರದ ಜನತೆಯಿಂದ ಬಂದಿರುವ ದೂರಂದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ಹಾಕಬೇಕಾದರೂ, ಅಲ್ಲಿ ನೇಮಕಮಾಡಿರುವ ಜವಾನಿಗೆ 10 ನ.ಪೈಸೆ ಕೊಟ್ಟು ಹೊರತು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಹಿಂಸೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಎಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೂ ಕೇಳುವವರಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದೇನೆಂದರೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ದಿನವೂ 150 ಮೈಲಿ ಸಂಚಾರ ನಡೆಸಬೇಕೆಂದು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಕ್ಲಿಷ್ಟವಾದ ಕಾಲದ ಕಡೆ ನಿಗಾ ಇಲ್ಲ. ತಮಗೆ ಇಷ್ಟ ಬಂದಂತೆ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಬಸ್ಸು ಖಾಲಿಯಾಗಿಯೇ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನ ಹಿಂದೆ ಇನ್ನೊಂದು ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಕ್ಲಿಷ್ಟವಾಗಿ ಬರಬೇಕೆಂದಿದ್ದ ಬಸ್ಸು, ಆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬರದೆ ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಖಾಲಿ ಓಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವುಂಟಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಿಳಿದವಾಗಿ ಆರೋಪನೆ ಮಾಡಿ, ಹಿಂದೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಯಾವ ರೀತಿ ಕಾಲ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರೋ, ಆ ರೀತಿ ಓಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾದ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲು ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವುದು ನಿಮ್ಮ ನೀತಿಯಾಗಿರಬೇಕು. ಅಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೂ ಇದನ್ನೂ ಕೂಡ ಮಾಡಿಲ್ಲ.

ಜೊತೆಗೆ, ಬಸ್ ಚಾಲಕರನ್ನು ಪದೇ ಪದೇ ಬದಲಾಯಿಸುವ ಪದ್ಧತಿಯುಂಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದಾಗಿ accidentಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲದ ಬೇಕಾದ ನಿಗಾ ಕಡಮೆಯಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರನ ವಶಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಅವನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬಲ್ಲ. ಅಂಥವನು ಬಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಮುನ್ನವೇ ವರ್ಕ್‌ಪಾಸಿನಲ್ಲಿ ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕೆಂಬ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯುಳ್ಳವನಾಗಿರುತ್ತಾನೆ. ಹಾಗಲ್ಲದೆ ದಿನಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಡ್ರೈವರನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಅವನಿಗೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಅನುಭವವಿರ ವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಎರಡು ಮೈಲಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆಗಲೇ ನಿಂತುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಇವೆಲ್ಲಾ ಇಲಾಖೆಯವರು ನುಲಭವಾಗಿ ಮಾಡುವಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳು. ಒಬ್ಬ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕನು ನಿಗದಿಯಾದ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಓಡಿಸದೆ ಇದ್ದರೆ ಅವನನ್ನು ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು.

2-30 P.M.

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ 8 ಘಂಟೆಗೆ ಸರ್ಲೇಶಪುರದಿಂದ ಒಂದು ಬಸ್ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ 8 ಘಂಟೆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಎಂದು ಬಂದ ಪ್ರಮಾಣಕರು 9½ ಘಂಟೆಗೆ ಹೋಗುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನೂ ಕೂಡ ನಾನು ಅನುಭವಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಒಂದು ನ್ಯೂನತೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಬೇಗ ಬದಲಾಯಿಸಿ ಈಗಿನ ಜನಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎ. ವಾಸನ್ನ ಶೆಟ್ಟಿ)

ರಾಯರು ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗಿರುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ವಿವರಿಸಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಗಾಡಿಯ ಮೇಲೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕನೇ ಆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಅನೇಕ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ಜನರು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆಗೆ ಬಂದು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟ. ಅವರ ಸಾಮಾನು ಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಸಾಮಾನು ಗಳನ್ನು ಗಾಡಿ ಮೇಲೆ ಹಾಕಬೇಕಾದರೆ ಅವರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗೆ ಆಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡ ಬೇಕು ಗುತ್ತದೆ. ಹೆಂಗಸರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಅವರ ಸಾಮಾನು ಗಳನ್ನು ಗಾಡಿಯಿಂದ ಇಳಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಗಾಡಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೂ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತರಂತೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೇ ಅವರ ಕಷ್ಟವನ್ನು ನೋಡಲಾರದೆ ಹೆಂಗಸರ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತೆಗೆದು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಸಂಗಗಳನ್ನು ನಾವೇ ಕಣ್ಣಾರೆ ಕಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಾಲ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಾರದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗಾಡುಗಳಿಂದ ಜನ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೂ ನಡೆದು ಬಂದು ಕಾದ, ಬಸ್ಸು ಸಿಗದೆ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದಲ್ಲೂ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಎಷ್ಟು ಹಳ್ಳಿಗಳಿದ್ದಾದರೆ, ಹಳ್ಳಿಗಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯ ತಕ್ಕ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ಥಳದ ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ ಅಲ್ಲಿಂದಲೇ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಲಗ್ಗೆಜನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವರು ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಟ್ಟು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥಂಥ ಸಾಮಾನು ಗಳಿಗೆ ಇಷ್ಟೇ ಲಗ್ಗೆಜನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯವರು ಒಂದು ಆಜ್ಞೆಯನ್ನು ಹೊರಡಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ತೊಂದರೆಯಾಗಲಾರದು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನೂ ನೆತಗಳನ್ನು ಸುಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸೂರನಾರಾಯಣರಾಯರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತ. ಆದರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇ ಗೌಡರು ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ರಚನೆ ಮಾಡುವುದು ಏನೂ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

(ಶ್ರೀ ಜಿ. ವ. ರುಕ್ಮಾ (ಕಡೂರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಿನೆಯಿಂದ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಈ ನಿರ್ಣಯದ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ ನಾವು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮಾಡಿಸುವಂತಹ ಒಂದು ಹಂಬಲ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವ ಹಾಗಿ 31. ಅಂದರೆ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಜನತೆಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರದವರು ದರವನ್ನು ಮಾಡರೇಟಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ಒಂದೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು ಶೇಕಡ 70 ರಷ್ಟು ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಕೆಲವರು ಹೇಳಿದರು. ಒಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆದಿವೆ. ಈ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ಜನತೆಗೂ

ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಬೇರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಜನಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಮೊದಲ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಖಂಡಿತವಾಗಿ ನಾನು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗಿನಿಂದ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಜನತೆಗೆ ಏಕರೀತಿಯಾಗಿ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟೋ ದೂರುಗಳು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದರೂ ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸುವ ಶಕ್ತಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಫುನು ಈ ವರ್ಷ ಇನ್ನೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಒಂದು anxietyಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೋರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಉದ್ದೇಶವೇನೆಂಬುದೇ ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದೇನು ಗೃಹಚಾರವೋ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸು ಅವರಿಗೆ ಈ ಫೋರ್ಡ್‌ಫೋಲಿಯೋ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅನೇಕ ನೂ ನೆತಗಳನ್ನು ಇವರು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿನದಾಗಿದೆ. ನಿಜವಾಗಿ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿಲ್ಲ. ಜನಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಕೆಲವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿದೆ ಎಂದು ಜನ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ವಿದ್ಯಾವಂತರುಗಳೆಲ್ಲಾ ಅನಿಸ್ಕೆಂಟ್ ಕಮಿಷನ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಕೆಲವು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂಬುವ ಭಾವನೆ ಯನ್ನು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವುಂಟೆಂಬ ಭಾವನೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂಬುದನ್ನು ತಾವೇ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದೇನು ಗೃಹಚಾರವೋ ಕಡೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಅನೇಕರು ನಾಲ್ಕೈದು ಮೈಲಿಗಳಿಂದ ನಡೆದು ಬಂದು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗಾಗಿ ಕಾದಿದ್ದರೂ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಸೀಟುಗಳು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿರುವ ನಿದರ್ಶನಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟಿವೆ. ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಬಾಲ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸುಮ್ಮನೆ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ನಿಂತಿರಲೂ ಸೀಟುಗಳಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಾವರೀತಿ ಈ ಪ್ರಾಬ್ಲಮ್ ಸಾರ್ವ ಆಗುತ್ತದೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಡೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಕಷ್ಟಗಳನ್ನು, ಆ ಕಷ್ಟಗಳಿಗೆ ಏನೇನು ಕಾರಣಗಳಿವೆ, ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಹರಿಸಲು ತಕ್ಕ ಮಾರ್ಗಗಳೇನೆಂಬುದನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿದು ಜನಗಳಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲೂ ಈ ಬಗ್ಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡದೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಖಾನಗೇ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಆಗತಕ್ಕ ಅನ್ಯಾಯ ಅನಾನುಕೂಲ ಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಜನತೆಗೆ

TO EXAMINE THE WORKING OF NATIONALISED TRANSPORT SERVICE

ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸ ಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯ. ಕಡಮೆ ದರವನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕು. 8 ಅಥವಾ 12 ನಯೆಪೈಸೆ ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದರೂ ಪಾಸಂಜಂ ಹೇಗಿರಲೇ ಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಾವ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೂ ಆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿದೆ ಯೆಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿದ ಮೇಲೆ ಬೇರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಮತ್ತಾವ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇದರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದಳತೆ ಹೆನ್ನಾ ಗಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಲಂಡ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಹೊಸ ಹೊಸದಾಗಿ ಅನೇಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ಆಡಳಿತದ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಆಗ ಈ ಉದ್ಯಮದಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಧ ಬರುತ್ತದೆ; ಜನತೆಗೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸರ್ವಾಂಗ ವಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಈ ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗೃತೆಯಾಗಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎಂ. ಸಿದ್ದಯ್ಯ (ಬೀಗರೆ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಈಗ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ನಾನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದು ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಾದ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆದಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್‌ಸ್ಟೋರ್ಚಿಸನ್ನು ಕಳೆದ ಆಗಸ್ಟ್ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸದಸ್ಯರೂ ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಚೇರ್ಮನ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ದೆಸೆಯಿಂದ ಏನು ಉಂಟಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಾರು ಎರಡು ಸಾವಿರ ಬಸ್ಸುಗಳು ದೇಶ ದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಒಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಇದು ನಡೆದಿದ್ದ ಶಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಾಧ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ರಾಧ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ನಮಗೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಾಧ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅಂದ ಮೇಲೆ ಈಗ 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಎಲ್ಲರೂ ತಿಳಿದಂಥ ವಿಷಯ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರುಗಳು ಹಣವನ್ನು ದುರುಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಹಣ ದುರುಪಯೋಗವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ಮಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಾರಣ ಭೂತರಾಗಿ ದ್ದಾರೆ. ದೊಡ್ಡವರು ಮೇಲ್ಮಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಶಿಸ್ತಿನಿಂದ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಈ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರಾಧವನ್ನು ಈ ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಗಳಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಅವರು

ಆ ರೀತಿ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ ಶಿಸ್ತಿನಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್‌ಸ್ಟೋರ್ಚಿಸ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ ಅವರು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ಭರವಸೆ ನನಗೆ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ತೊಡಕುಗಳು ಏನೆಯೋ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಿ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ನಿರ್ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವಾಗಿ ನಿಷ್ಪುರತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಂದು ಹದ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇಡಬೇಕು. ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಹಣ ಬರುವ ಹಾಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ಒಂದ ಉತ್ಸಾಹವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಕದ್ದು ಬೇರೆ ಕಡೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಬಂಡವಾಳ ನಷ್ಟವಾಗಿರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಇದರ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿರುವುದರಿಂದ ಅದರ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಎಲ್ಲ ಧಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆಯೇ ಎನ್ನುವ ಶಂಕೆ ಕೂಡ ಬಂದಿದೆ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಆತ್ಮವಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಜನಗಳಿಗೆ ಯಾವ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಆ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಡಾಡುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಡ್ರೈವರು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವಿನಯದಿಂದ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ; ಆದರೆ ಆನಾನುಕೂಲವಿಲ್ಲದಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಿಂದ ಜಾಗ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಡ್ರೈವರು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಅಂಥಾ ಸದ್ಭಾವನೆ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್‌ಸ್ಟೋರ್ಚಿಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಏನು ಒಂದು ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕ ಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅದು ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ರಾಧ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬಹಳ ಕಡಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸಗಳಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಹಣವನ್ನು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿ ಇವೊತ್ತು ಈ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲ ಬೋತಾ ಬರುತ್ತದೆಯೇ ಎನ್ನುವ ಒಂದು ಶಂಕೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ನಂಬದಿಹಟ್ಟ ವಂತ್ರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಶ್ರದ್ಧೆವಹಿಸಿ ಇದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೋಪಕ್ಷಿಣಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸಿ ಈ ಟ್ರಾಕ್‌ಸ್ಟೋರ್ಚಿಸ್ ಇರಾಖೆ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳು ತೃಪ್ತಿಕರವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಜಿ. ರಾಮಚಂದ್ರರಾಯರು ಕಮಿಟಿ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್‌ಸ್ಟೋರ್ಚಿಸ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಚಾರ್ಜನ್ನು ಎರಡು ಸಾರಿ ರಿವೈಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾರಿ ಚಾರ್ಜನ್ನು

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎಂ. ನಿದ್ಡಯ್ಯ)

ರಿವೈಜ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಆನ್ ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಗುಡ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ವೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ 58 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ಚಾರ್ಜ್ ಬೇರೆ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ್ನು ಚಾರ್ಜ್‌ಗೆ ಸೇರಿಸದೆ ಪೂರ್ತಿ ಉತ್ಪನ್ನ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನೋಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ರಾಧ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಶ್ರೀ ಎ. ಜಿ. ರಾಮಚಂದ್ರರಾಯರ ಕುುಟಿಯವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಹೊಸದು ಈಗ ತಾನೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನಗಳು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡದೆ ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನೋಟ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸಬೇಕಾದರೆ ನಾವು ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನೋಟ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಎಷ್ಟು ರಾಧವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದೆವೋ ಅಷ್ಟು ರಾಧ ಬರಬೇಕು. ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಬೇಕು. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಪ್ರಗತಿ ದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆದು ನಾವು ಏನು ಒಂದು ಸುಖೀ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು ಎಂದು ಹೊರಟಿದ್ದೇವೆಯೋ ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಕೆಲಸಮಾಡಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ಪಹಿಸಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೋಪದೋಷಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಂಬಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚಿಗೌಡರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ನಾನು ಏರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಇ. ನಾರಾಯಣಗೌಡ (ಬಂಗಾರಪೇಟೆ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚಿಗೌಡರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ನಾನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನೋಟ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಧೋರಣೆಯನ್ನು ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನೋಟ್‌ನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು ಎಂದರೆ ಜನಗಳ ಯೋಗಕ್ಷೇಮಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ವ್ಯಾಪಾರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾವು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಅನೇಕ ರೋಡುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು. ಅದರ ಈಗ ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ತಿಳಿಸಿದ ಹಾಗೆ ಇದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಇದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಹೊಂದುವವರು ಯಾರು ಎಂದರೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಮೊದಲೊಂದು ಜನರರ ಮ್ಯಾನೇಜರರಾಗಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಅದರಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡು ಅದರ ಫಲವನ್ನು ಅವರು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್

ಮಾಲೀಕರು ಒಂದೆರಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೋ ಅವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ರಾಧವನ್ನು ಗಳಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹಾಕಿ ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಸ್ ರೂಟುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ರಾಧ ಬರುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಇದರ ಅರ್ಥ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಾಧ ಬರುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಂದೇಹವೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳಿವೆ. ಈಗ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಹಳ ಉತ್ತಮ ಶಾಲೆಗಳು. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೋಪದೋಷಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಭರವಸೆ ನಮಗೆ ಇದೆ. ಇದನ್ನು ನಾವು ಮುಂದೆ ಕಾದು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿಯವರೂ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಬ್ಬ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ 2½ ರೂಪಾಯಿ ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದರ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 3½ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕೂಡ ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಅವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ರಾಧವನ್ನು ಗಳಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ವರ್ಕಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರು ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹೊಸ ಚಿರುಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿ ಹಳೆಯ ಚಿರುಗಳನ್ನು ರೀಫ್ರೆಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಆ ವರ್ಕಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿರದೆ. ಹಿಂದೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ 6 ಚಾಸಿಗಳು ನಾಶವಾಗಿದ್ದಾಗ ನಾನು ಈ ಸಂಬಂಧವಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಕೂಡ ಹಾಕಿದ್ದೆನು. ಅದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಧೋರಣೆಯೊಳಗೆ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು. ಈಗ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡುವುದರ ಮೂಲಕ, ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು ಎಂದು ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಒಬ್ಬ ಜನರರ ಮ್ಯಾನೇಜರು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ನವಾಬ ಯಾವ ರೀತಿ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದನೋ ಅದೇ ರೀತಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನರರ ಮ್ಯಾನೇಜರು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ನಾವು ಕಿವಿಯಾರ ಕೇಳಿದೆವೆ. ಈಗ ಕೆಲವು ದಿವಸಗಳ ಹಿಂದೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಜನರರ ಮ್ಯಾನೇಜರು ಸುಮಾರು 140 ಜನ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟಾಗಿ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಆ ಪೈಕಿ 60-65 ಜನಗಳನ್ನು ಪುನಃ ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಉಳಿದವರನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನ್ಯಾಯವಲ್ಲ. ಅವರು ತಪ್ಪುಮಾಡಿದ್ದರೆ ಶಿಕ್ಷೆಯನ್ನು ಕೊಡಿ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ವಿಧವಾದ ನ್ಯಾಯವನ್ನು ದೊರಕಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಪಕ್ಷಪಾತ ಭಾವವಿರುವ ಬಾರದು. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ವಿಧವಾದ ಕಾನೂನು

ಇರಬೇಕು. ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸೇಂದ್ರವರ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಇರಾಖೆಯು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರನ್ನು ಪಡೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚಿಗೌಡರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಬೆಂಬಲಕ್ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯು ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ನೇಮಕಮಾಡಿ ಅದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀಮತಿ ಬಿ. ಎಲ್. ಸುಬ್ಬಮ್ಮ (ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರತಕ್ಕ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚಿಗೌಡರ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಎರೋಡ್ ವಾಡುತ್ವ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸ್ವಾಮಿ, ಅವರು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇರಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸಮಿತಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸಮಿತಿಯು ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ಎರೋಡ್ ವಾಡುತ್ವ ಇದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲ ಸ್ನೇಹಿತರೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಕಷ್ಟ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿ ನಮಗೆ ಬಹಳ ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟುರವಷ್ಟು ಆಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಇದು ಇದೇರಿತೆ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ಮೋಸ ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಏನೋ ಎಂದು ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ಸನ್ನು ರಿಪೇರಿಮಾಡಿ ಖಾಸಗಿ ಜನರು ಎಷ್ಟೋ ಲಾಭ ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಾರೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟು ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇರಾಖೆಯ ಗತಿ ನೋಡಿದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಅಲ್ಲಿ ಹೇಳಿ ಕೇಳತಕ್ಕ ಜನ ಯಾರೂ ಇದ್ದಾರೆಯೋ, ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಆದಕಾರಣ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸೇಂದ್ರ ಅವರು ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ತರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನನಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಇದೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ ಎಂಬ ಭರವಸೆ ಇದೆ. ನಾವು ನೋಡುತ್ತಿರುವಂತೆ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಇದ್ದ ಡ್ರೈವರ್ ನಾಳೆ ದಿವಸ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ನಿನ್ನೆ ದಿವಸ ಬಂದ ಡ್ರೈವರು ಇವತ್ತು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆ ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮಧ್ಯ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ದಾರಿಯಾವುದು ಅಂತ ಪ್ರಯಾಣಿಕನು ಕೇಳುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಆ ದ್ದರಿಂದ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಆಯಾಯಾ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಡ್ರೈವರುಗಳ ಸ್ಯಾಡಿನಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟು ಅವರ ಮೇಲೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹೊರಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಆಯರ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಗ್ರೀನ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಸಿಕ್ಯಾ ಪಟ್ಟಿ ಇರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗಿ ಫೀಕಾಗಿರುವಾಗ ಅವನು, ಇಷ್ಟು ನಿತ್ಯವಾಗಿ ಕಾಣುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಈ ಆಸ್ತಿಯನ್ನು ಸುರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅನೇಕ ಕಡೆ ಈ ಬಸ್ಸು

ಗಳಿಗೆ ಫೆಡ್‌ಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಬಸ್ಸು ಕಟ್ಟುಹೋದರೆ ರಿಲೀಫ್ ಏಸ್ ಬರಬೇಕು. ಅದು ಬರಬೇಕಾದರೆ ಎರಡು ದಿವಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಅದು ಅಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕು. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರಿಗೆ ಸಹ ಕಾರವಿಲ್ಲದಂತಾಗಿದೆ. ಹಾಸನದಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ, ಅರಸೀಕೆರೆ, ಸಕಲೇಶಪುರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. 30 ಜನರು ಅಂತಹ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಬಸ್ಸಿನಿಂದ ಇಳಿಯಿರಿ ಎಂದು ಅನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಡ್ರೈವರ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಜನರೂ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ವರವರೆಗೂ ನಾವು ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕು ನಾವೆಲ್ಲರಿಂದ ಕೊಡೋಣ ಅಂತ ಹೇಳಿ ಈ ರೀತಿ ಎಲ್ಲಾ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಷ್ಟು ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ಇರಾಖೆಯ ವಿಷಯವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಈ ರೀತಿ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ದೂರುಕೊಟ್ಟು ಸಾಕ್ಷಿಗಳೊಡನೆ ಬನ್ನಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಯಾರು ಸಾಕ್ಷಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಯಾರು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರುವವರಲ್ಲಿ ರನ್ಸೂ ಸಾಕ್ಷಿಗೆ ಕರೆದುಕೊಂಡುಬನ್ನಿ ಎಂದು ಅನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾವಹಿಸಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿರುವ ಡ್ರೈವರುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹೊಸ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನ ಅದೇವೇಲೆ ಹೊರಗಿನಿಂದ ಬಂದಂಥ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಸಂಬಳಕ್ಕೆ, ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿಂಥ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಸಂಬಳಕ್ಕೆ, ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಸಂಬಳ ಮಾಡಬೇಕು.

ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ವಿಷಯ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮೋಸ ಕೃತ್ಯಮಾಡಿದರೆ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅದಕ್ಕೆ ವ್ಯಥೆಪಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಪ್ರಾಯಶ್ಚಿತ್ತ ಆಗದಿದ್ದರೆ ಲಂಚ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ರಕ್ಷಣೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಅವರಿಗೆ ದಂಡ ಕೊಡುವವರೆಗೂ ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಬಂದ ಹಣವನ್ನೆಲ್ಲಾ ವಿನಿಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ.

ಯಾವ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಕೂಡ ನಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಬರ ವ ಗಿರಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರಾತ್ರಿ 12½ ಘಂಟೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲಿರುವ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಹೆಂಗಸರು ವ್ಯಕ್ತಳು ಯಾವ ರೀತಿ ಇಳಿಸಿಕೊಂಡು ಮನೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕು? ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಒಂದು ಸಾಮಾನೂ ಸಹ ಕಳಕ್ಕೆ ಇಳಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕಡೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ ಹಾಕಬೇಕು. ಅದು ರಾಭವಾಯುಕವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ತಿರುವುಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಬಹಳ ಉದ್ದದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬಾರದು, ಎಂದು ಸಲಹೆಮಾಡಿ, ಈ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಿರುವಂತೆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ರಚಿಸುವುದು ಅನಾವಶ್ಯಕ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ವರೆಲ್ಲ ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ವಹಿಸಬಲ್ಲರು ಎಂಬ ನಂಬಿಕೆ ನನ್ನಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಇರಾಖೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಸಮಯ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ನನ್ನ ಕೃತಜ್ಞತೆಯನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಬಿ. ಜನ್ನಬ್ಬೇಗೌಡ (ಹೊಸಕೋಟೆ).—
ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು
ತಂದಿರುವ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಾಗಿ
ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ನಮ್ಮ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸದಸ್ಯರೇ
ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ರೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಇದರ
ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೂ ಕೂಡ ಈ ನಿರ್ಣಯ
ವನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು
ನೋಡಿದರೆ ಅತ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರ
ಉದ್ದೇಶವಾದರೂ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ
ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡದೇ ನಿಂತು ಹೋಗುವುದು,
ಅದರಿಂದಾಗಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ತೊಂದರೆ
ಗಳನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳು
ವುದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿ ನೇಮಕ ಮಾಡ
ಬೇಕೆಂದು ಇದೆ. ಯಾವುದೂ ಬೇಡ, ಯಾವುದರಿಂದ
ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇವೆಯೋ
ಅದನ್ನು ತಂದೇತರುತ್ತೀರಿ, ಮಾಡಿಯೇ ಮಾಡು
ತ್ತೀರಿ. ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರು ಹೇಳುವುದು ಹೋಗಲ,
ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷದವರು ಕೂಡ ಅನಾನುಕೂಲಗಳು
ವಿಪರೀತವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅವರು
ಇದನ್ನು ವಿರೋಧ ಮಾಡುವುದು ದೇಶದೊಳಗಡೆ
ಕೆಲಸ ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಇದಕ್ಕಿಂತಲೂ ದೇಶ
ದೊಳಗೆ ಮತ್ತೊಂದು ಇಲ್ಲ. ಸ್ಕಾರ್ಪಿ ಉದ್ಯಮ
ಇರುವುದು ಏಕೆ? ದೇಶದ ಜನಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನ
ವಾಗಬೇಕು. ದೇಶದ ದುಡ್ಡು ಸದ್ವಿನಿಯೋಗವಾಗ
ಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿ ಸ್ವಾಪನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬ
ಹೊರತು ಇನ್ನೇನು ಅಲ್ಲ. ಅಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ, ಏನು
ಕಷ್ಟವಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಡವೇ? ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್
ನಿಂದ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ 2½ ರೂಪಾಯಿ ಇದೆ.
ಸರಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ 3½ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕು.
ಈಗತಾನೆ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳಿದರು. ಈ
ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ದಿವಸಕ್ಕೆ 50 ರೂಪಾಯಿ ಆದಾಯ
ಇದೆ ಎಂದು. ಇಲ್ಲ ಯಾವ ಸರ್ವೆ ಡಿವಿಜನ್ ಆಫೀಸರು
ಇಲ್ಲ. ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಆಫೀಸರೂ ಇಲ್ಲ ಅಷ್ಟು ಆದಾಯ
ಅವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ 60-70 ಸಾವಿರ
ರೂಪಾಯಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ
ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಇದ್ದಾರೆ. ಜನರೂ ಮೈನೇಜರ್
ವರೆಗೂ ಇವರು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿದ ಹಣ ಹಂಚಿಕೆ
ಯಾಗುತ್ತದೆ. ದಿವಸಕ್ಕೆ 50 ರೂಪಾಯಿ ಸಂಪಾದನೆ
ಮಾಡಿದ ಹೊರತು ಅವರು ಮಾರನೆ ದಿವಸ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ
ಹೋಗುವಹಾಗಿಲ್ಲ ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸಲು ಒಂದು
ಕಮಿಟಿಮಾಡಿ ಸೂಕ್ತಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳೋಣ ಎಂದು
ಹೇಳಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ತಂದಿರುವ
ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ನಾನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ಶ್ರೀಮಾನ್
ದೇವರಾಜ ಅರಸ್‌ರವರು ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು
ಕಮಿಟಿ ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಂಬಿ ನನ್ನ
ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER. —The House will now
rise and meet again after half an hour.

*The House adjourned for recess at
Three of the Clock and re-assembled at
Thirty Minutes past Three of the Clock.*

[Mr. DEPUTY SPEAKER (Sri A. R.
PANCHAGAVI) in the Chair.]

Sri K. LAKKAPPA (Hebbur).—Sir,
I request that the time for this resolu-
tion may be extended.

Sri D. DEVARAJ URS.—I have no
objection to sit but by the close of the
day we must finish this discussion.

Mr. DEPUTY SPEAKER. —The
discussion on this resolution will go on
upto 5-05 p.m. After that the
Hon'ble Minister will reply and then
the Hon'ble the Mover will reply.

†Sri H. R. KESHA VA MURTHY
(Gandas).—Mr. Speaker, Sir, my
friends on the opposite benches have
opposed the resolution moved by my
Hon'ble Friend Sri Hutche Gowda on
the ground that it is a utility service
and that it is run on 'no profit no loss'
basis. The principle of the Govern-
ment is no doubt good but the execu-
tion is bad. Though the intention of
the Government is to help the people,
really speaking neither the people are
helped nor is the State benefitted.
Government is realising Rs. 517 lakhs
by way of road tax. On road trans-
port Government is investing Rs. 10
crores but the realisation in the shape
of income is hardly Rs. 50 lakhs. Why
such a heavy investment for such a
meagre income, I want to know.

The troubles that the people are
undergoing in Hassan District on
account of nationalisation cannot be
expressed in words. I may just bring
to your kind notice, Sir, a few of the
troubles they are undergoing. The
buses are not running in time. Even
at the starting point, they do not start
in time. Some buses start early, some
start late and some may start in time.
Ultimately, all these buses starting at
different times will be running in a row
one behind the other and it is a scene
for the people to look at! At some
places these buses do not stop. Even
though passengers may be standing on
the road side, they do not pick them up.
The attitude of the Conductors
towards the passengers is unbecoming.
They think that because they are the

Conductors employed by the Government they can look down upon the passengers. It is a pity to see such a behaviour on the part of the Conductors.

The arrangement of timing is not satisfactory. Originally, buses were running at regular intervals thereby rendering it possible for the passengers to reach their destination in time, but now the timings are not regulated with the result that the buses usually start and reach the destination at untimely hours. Sometimes they reach late at night in darkness with the result that it is very difficult for the rural people residing in the villages to reach their homes. They have to walk in the darkness through forest and it is a great hardship to the passengers specially when they have luggage with them. My friends have explained this point. Even females are forced to take the luggage placed on the top of the bus. I am an eye witness to this at Gandasi. A woman was forced to go up the ladder to the top and then take her luggage. Of course, quarrelled with the Conductor on this issue but to no purpose.

Express buses running from Shimoga to Mysore will be simply running without stopping at intermediate stations. The passengers simply wait there and return in the evening disappointed.

Sri D. DEVARAJ URS.—Express buses mean that they cannot stop at every halt.

Sri H. R. KESHA MURTHY.—But they are expected to stop at certain places. Even there they do not stop. At least there should be some seats provided for the passengers at intermediate stations. With regard to Buses from Shimoga, I may point out that there is no bus running after 1-30 P.M. I therefore suggest that at least some buses should start after 1-30 P.M. at about 3'O' clock so that it may be useful for passengers who want to start from Shimoga after 1-30 P.M. Like that you have to see that time is regulated for the starting of buses. Then there are no first-aid boxes in the buses. Even if there are some, there will be no first-aid articles in them. What

would the Government have done if they had seen empty first-aid boxes in private buses? I request the Hon'ble Minister to rectify this lacuna. Then I come to recovery of bus charges. Now the Government are recovering charges in full stages. It is very expensive and the poor people are harassed on account of this. If a passenger wants to travel four miles and one furlong, they recover charges for 8 miles from him. This is very bad and the Government should try to introduce inter-stage fare for at least short distances. The next point is the Government buses are marked red in colour; but there are no boards in front or behind indicating the place to which it goes. Action should be taken to see that destinations are properly indicated in boards. In intermediate bus stops, there are no bus stands at all and the passengers are exposed to sun and rain. Temporary sheds should be put up to protect them from sun and rain. These are all the suggestions from the passengers' point of view.

Now, from the Government point of view, I say there is no co-ordination between the executive staff, between the driver and the conductor and the clerk. Drivers are made to stand in a queue in the office and the clerks do not give buses in time to drivers. When a driver is asked as to why bus is late, he complains that the clerk has not given him bus early and the late starting of bus is due to misbehaviour of the clerks. Proper steps should be taken to avoid this. We see buses being run at a fast rate in a road full of ruts and pits. In the whole of Hassan District not even 10 per cent of the roads are fit for traffic. In such a hopeless road these buses are running at a speed ranging between 40 to 50 miles. You can just make out what will be the condition of the machinery and what damage there will be to the machinery and what will be the life of such a bus? I presume while the life of a Government bus is six months, the life of a private bus is 10 years. There is a great disparity and this disparity should be minimised by setting right the defects and making the buses last longer. Checking Inspectors are paid

(SRI H. R. KESHAVAMURTHY)

meagerly and you cannot rely on such low paid people. I suggest that well-paid persons with magisterial powers should be appointed for this purpose, so that they may punish the corrupt officials then and there. If it is done, then there will not be misappropriation. When Russia is giving capital punishment for corruption, why not we take action to dismiss on the spot corrupt drivers or conductors? Then I suggest there should be efficient control of stores and machinery. This control should not give room to leakage of stores or oil. Next I suggest that Police should control the timings of buses. You have given freedom to corporation. If you ask the police people why such and such bus does not come in time, they say that they have no control. My suggestion is that they must note down in the registers placed in the Police Station the time of their arrival. This is more important.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ (ಭದ್ರಾವತಿ).— ಸ್ವಾಮಿ, ನನ್ನೆಯಿಂದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ತಂದಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದ ನಿರ್ಣಯದಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಾನು ಇದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿಹಿಡಿದು ತೋರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನಾದರೂ ಕೂಡ ಒಬ್ಬನಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಮಾತಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಹಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲ, ಅಸಹಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಬರೀ ಟಿಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಯಾವರೀತಿ ಇರುವ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು, ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹತೋಟಿಗೆ ತರಲು ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂದು ಆಲೋಚಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತ. ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಗಾಡಿಯಮೇಲೆ ಅಭಿಮಾನವಿಲ್ಲದೆ, ರಾಷ್ಟ್ರಾಭಿಮಾನವಿಲ್ಲದೆ, ಹೆದರಿಕೆಯಿಲ್ಲದೆ ಆಕ್ರೋಶಗಳನ್ನು ವಿನಾಕಾರಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಆಕ್ರೋಶಗಳಾದಾಗ ಖಾಸಗಿಯವರು ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಹಾಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರನ್ನು ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡುವುದು ಅಥವಾ ಜುರ್ರಾನಿಗೆ ಗುರಿಮಾಡುವುದು ಮುಂತಾದ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಸಂಪ್ರದಾಯವನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಹಾಗೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಒಂದು ಕ್ರಮ ಕೈಕೊಳ್ಳುವರೆಂದು ನಾನು ಆಶಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಟಿಕೆಟ್ಟಿನ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೊಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ನಿಜ. ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೆ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆಮಾಡುವ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಡದಿರುವ ಇನ್ನೊಂದು

C.I.D. ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ತೆರೆದು, ಆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಂತೆಯೇ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸುಮಾರು ಐವತ್ತರಿಂದ ನೂರು ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿ, ಯಾರು ಯಾರಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ, ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಂಡಕ್ಟರು ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರು ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದು ಇಲಾಖೆಗೆ ವರದಿ ಮಾಡುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಕೀರ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆ.

ಖಾಸಗೀ ಜನರ ಸಾಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರವುಳ್ಳ ಒಂದು C.I.D. ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ನೇಮಿಸಿದರೆ ಇವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪಭೀತಿ ಬಂದಿತ್ತು. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಯಾರಾರು ಕುಳಿತಿದ್ದಾರೋ, ಯಾರು ಎಲ್ಲಿ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಎಂದು ಭೀತಿ ಹುಟ್ಟಿಸಿದರೆ ಇದಲ್ಲಾ ಸರಿಯಾಗಬಹುದು. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ, ಇದನ್ನು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾರ್ಯರೂಪದಲ್ಲಿ ತರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣ್ಣಸಿದ್ಧಪ್ಪ (ತಿಪಟೂರು).— ತಮ್ಮ ನೈನಾದರೂ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಮಿನಿಸ್ಟರು ಮಾಡಿದರೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರೋ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ.—ಯಾರೇ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಲಿ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲ ಜನರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಸಲಹೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇಂದು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಹೆಗ್ಗಣಗಳೂ ಸೇರಿಕೊಂಡಿವೆ. ಈ ಹೆಗ್ಗಣಗಳನ್ನು ಹೇಗೆ ಹಿಡಿಯಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ಹೆಗ್ಗಣಗಳು ಹೇಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತವೆಂದರೆ, ಅವು ಹಗಲೆಲ್ಲಾ ದೊಗರಿಸಲ್ಪಡುತ್ತವೆ, ರಾತ್ರಿ ಎದ್ದು ಸುಬದ್ಧವಾಗಿ ಕಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಮನೆಯ ಗೋಡೆಗಳನ್ನು ಕೊರೆದು ಕೊರೆದು ಹಾಳುಮಾಡುತ್ತವೆ. ಅಂಥ ಹೆಗ್ಗಣಗಳು ಅವು!

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಪಿ. ರೇವಣ್ಣಸಿದ್ಧಪ್ಪ.—ಬಳಿ ಹೆಗ್ಗಣಗಳೋ! ಕರೀ ಹೆಗ್ಗಣಗಳೋ!

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ.—ಅವುಗಳನ್ನು ಹೇಗಾದರೂ ಮಾಡಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹಿಡಿದರೆ, ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸುಖವಾಗಿ ಸಾಗುವಾಗ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಬೆಕ್ಕು ಸಾಕಿದರೂ ಸಾಕು. ಅದರ ವಾಸನೆಗೇ ಈ ಹೆಗ್ಗಣಗಳು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಹೊಸದಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಮಾದರಿಯಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಾರೊಂದು ನಂಬಿ, ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ನಮಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಗಂಗಾಧರ ನಾಮೋಷಿ (ಗುಲ್ಬರ್ಗ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈಗ ನಾವು ಸ್ವಲ್ಪ ಒಳಹೊಕ್ಕು ನೋಡಿದಲ್ಲಿ, ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ಡ್ ಆಗಕೂಡದೆಂದು ಹೇಳುವ ಸ್ವಾರ್ಥಜನರು, ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನೇ ಒದಗಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ, ಒಂದು ಬೈಡ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಅದರ ನಿಲುಕುಗಳನ್ನೂ, ಪ್ರಾಕಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನೂ ಕುಯ್ಯುವ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ಣಾಟಕದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಇದ್ದರೂ,

TO EXAMINE THE WORKING OF NATIONALISED TRANSPORT SERVICE

ಅಲ್ಪಯುಗ ಈಗ ಇದನ್ನು ಮಾಡಲು ಪುರುಷಾದಿದಾರ. ಹತ್ತು-ಹದಿನೈದು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಈ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗಿದೆ ಯೆಂದರೆ, ಈಗ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದರೆ ಮನೆಯಿಂದ ಒಂದು ಗೋಣಿಚೀಲ ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿಬಂದಿದೆ. ಇಲ್ಲವೇ ಒಂದು ಕೈಚೀಲವನ್ನೇ ಸೀಟಿನಮೇಲೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹೀಗೆ ಬಟ್ಟೆ ಮೊಳಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿ ಹರಿದುಹೋಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಏನಾದರೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ಣಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲ. ಈಚೆಗೇನೋ ಒಂದು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವವರೇ ಇಲ್ಲ. ಗುಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ, ಧೂಳು ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ಒಬ್ಬ watchman ಇಲ್ಲ. ಇದೇ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾನು ಎರಡು ಕಾಗದಗಳನ್ನು ಬರೆದೆ. Dustbin ಗಳನ್ನೂ ಯೆಂದರೆ, Dustbin ಗಳಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

4-00 P.M.

ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎರಾಟು ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೂ ಒಂದು ಸಂಘ ಇರುತ್ತದೆ. ಅವರಿಂದ ಕೂಡ ಎಷ್ಟೋ ಮನವಿಗಳು ತಮಗೆ ಬಂದವೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ವರ್ಕಿಂಗ್‌ಪರ್ಸನ್‌ಗಳಾದ ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನು, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿಟ್ಟರೆ ಬೇಕಾದರೆ ಅವರ ಅಹವಾಲುಗಳನ್ನು ಕೆಳಗವರಿರಬೇಕು. ಅವರ ಎಷ್ಟೋ ಬರೆದು ಕಳುಹಿಸಿ ಸಮಾಚಾರ ಕೊಟ್ಟರೂ ಅದನ್ನು ತನಿಖೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ಯೂನಿಯನ್ನಿನವರು ಕೂಡ ಐದು-ಆರು ವರದಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಏನೇನು ದುಷ್ಕೃತ್ಯಗಳು ನಡೆದಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳಿ, ತಮ್ಮನ್ನು ಬಂದು ವಿಚಾರಿಸಿದರೆ ಗೋಪ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆಂದರೂ ಅವರನ್ನು ಕೇಳಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ತನಿಖೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಂದರೆ ನ್ಯಾಷನಲ್‌ಗೆ ಮಾಡುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಕೈವಾಡ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ನನಗೇನಿಸುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಬೋರ್ಡನ್ನು ರಚನೆಮಾಡಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರನ್ನು ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಯೋಗ್ಯರಿಗಿದ್ದವರನ್ನಾದರೂ ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರತಿನಿಧಿ ಎಂದು ಎಕ್.ಇ.ಎಸ್. ಬ್ಯಾಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡುವ ಒಬ್ಬ ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನು ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡುವುದು-ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಆ ರೀತಿ ನೋಡಿದರೆ ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡಿದವರಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ, ಓದುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹವರು ಕೆಲವು ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಚುನಾವಣೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹವರನ್ನು ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಬೋರ್ಡ್ ಯಾವರೀತಿ ನಡೆಯಬೇಕು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಹೇಗೆ ನಡೆಯಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡಬೇಕು. ಯೋಚನೆಮಾಡದೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಿ ಇರಾಖೆಯ ಆಡಳಿತವನ್ನೇ ಹಾಳು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಅಂಥಾದ್ದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕು ಎಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಎಂತಲೂ ಸಿಕ್ಕಿ ತಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಯಾವ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿದರೂ ಆ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ನಾನ್-

ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಮೆಂಬರ್ಸ್ ಇಲ್ಲ. ಬರೇ ನೀವು ಹೇಳಿದಂತೆ ಕೆಳಮಂತಹವರನ್ನು ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಇದು ಸಾಧುವಾದುದಿಲ್ಲ. ಸಾರಿಗೆ ಸಲಹಾಸಮಿತಿಗಳಿಗೆ ದಕ್ಷರಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಯಾರ್ಯಾರನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ಬೇರೆಯವರು ಬೋರ್ಡಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಆಡಳಿತ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಬೇರೆಯವರು ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಇಲ್ಲಿನವರಿಗೆ ಕೊಂಡ ಭಯವಿರುತ್ತದೆ, ತಮ್ಮ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಹಾಗೆ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಆಸ್ತದವರು ವುದಿಲ್ಲ. ಅವರ ಕೈವಾಡವೇನೂ ನಡೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಮ್ಮನ್ನು ಮಾತ್ರ ಚುನಾವಣೆಗೇ ಆಗಲೀ, ಕಮಿಟಿಗೇ ಆಗಲೀ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋಜನ ಯೋಗ್ಯರಾಗಿರತಕ್ಕವರು ಮತ್ತು ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್‌ ಇರುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಎಷ್ಟೋ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಬರೀ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರನ್ನೇ ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡಿರುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಎಷ್ಟೋ ಇವೆ. ಇನ್ನೂ ಈಗಲೂ ಅಂತಹ ಸಮಿತಿಗಳನ್ನೇ ರಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಬರೆಯುವುದಕ್ಕೂ ಓದುವುದಕ್ಕೂ ಬಾರದೇ ಇರುವವರನ್ನು ಬಹುಕೇರ್ಪು ಕಮಿಟಿಗೂ ಮತ್ತು ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಟಿ ಬೋರ್ಡ್ ಕಮಿಟಿಗೂ ನಾಮಿನೇಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮುಂದೆ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಬಾರದು. ಈ ಅರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ದೊಳಗೆ ನಾವು ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ಮಟ್ಟ ಮುಂದುವರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕಮಟ್ಟವನ್ನು ಆರ್-ಇಂಡಿಯಾ ಲೆವೆಲಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ಆಗಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಆ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರಬೇಕು. ಆಳುವವರನ್ನು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರು ಎಂದು ಹೇಳಿ ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರಕೀತ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂಬುದಾಗಿ ಸುಮ್ಮನೆ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ನಿಜವಾಗಿ ಅವುಗಳೆಡೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಲಕ್ಷ್ಯಕೊಡಬೇಕು. ಹೈದರಾಬಾದಿನಿಂದ ಅನೇಕ ಹಳೆ ಬಸ್ಸುಗಳು, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಿಂದ ಕೆಲವು ಹೊಸಬಸ್ಸುಗಳು ಅಗಾಗ್ಗೆ ಒಡೆಯುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಧ್ಯದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟುಹೊಗಿ ರಿಪೇರಿಕೂಡ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದು ರಾಯಚೂರ್ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅವನ್ನು ತಿಂಗಳಾನುಗಟ್ಟು ರಿಯಾದರೂ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಾಲ್ಕು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಬೇರೆಯವರು ಬಂದರೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿ ಒಯ್ಯುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ವರ್ಕಿಂಗ್‌ಪರ್ಸನ್ಸ್‌ ಒಪ್ಪಂದಿಚರ್ ಕಡಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ. ವರ್ಕಿಂಗ್‌ಗೆ ಇದರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಬೇಕು. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾರಿಯೂ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಯೋಗ್ಯರಾದವರು ಸಿಕ್ಕುವುದು ಕಷ್ಟ. ಆದ್ದರಿಂದ ದಕ್ಷರಾದ, ಅನುಭವಸ್ಥರಾದ ವರ್ಕಿಂಗ್‌ನ್ನು ವರ್ಕಿಂಗ್‌ಪರ್ಸನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲವು ಸ್ಪಾಫ್‌ಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಜಾಗೃತ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎ. ಎ. ಕರಲಿಂಗಣ್ಣವರ್ (ಗೊಕಾಕ್-1).- ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿಷಯವಾಗಿ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದಿದೆ. ಅದರಸಲುವಾಗಿ ನಾನು ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ಉತ್ತರಕರ್ಣಾಟಕದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಡೆದರೂ ಕೆಲವೊಂದು ನ್ಯೂನತೆಗಳಿವೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು

(ಶ್ರೀ ಎಫ್. ಎ. ಕರಿಲಿಂಗಣ್ಣಾವರ)

ಇಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ಇಲ್ಲ ಎಲ್ಲಸಾರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಅಷ್ಟು ನಡೆದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ಣಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಕೆಲಸ ರಾಜಧಾನಿಯ ಕೆಲಸಕ್ಕಿಂತ ಇದೆ. ಸಾಕಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ವಸೂಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ವಿಷಯ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ, ಪ್ರತಿ ಯೊಂದು ಕಡೆಯೂ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಇದ್ದರೆ ಎಲ್ಲಜನರೂ ಆ ಒಂದೇ ಸ್ಟಾಂಡಿಗೆ ಬರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಬಿಸಿಲು, ಗಾಳಿ, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಇರಲಿಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಲ್ಲ. ಈ ದೋಷ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಇರುವ ಕಡೆಯಲ್ಲೇ ಇದೆ. ಎಲ್ಲೆಲ್ಲ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಇಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಸರ್ವೆಕ್ಷನ್‌ಗಳು ಮಾಡಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಪ್ರವಾಸಿಗಳು ಹಣ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಅತಿ ಜರೂರಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಒಂದು ಮೈಲಿ, ಎರಡು ಮೈಲಿ, 4 ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ ಸುಮಾರು 3 ಸಾವಿರ, 4 ಸಾವಿರ, 5 ಸಾವಿರ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರತಕ್ಕ ಹಳ್ಳಿಗಳೂ ಸಹ ಇರುತ್ತವೆ. ಆ ಹಳ್ಳಿಗಳೊಳಗೆ ಬಸ್‌ಹಾಕಿದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆನಂದವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಿಗೂ ಸಹ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಬರೀ ಹಣಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿ ಇದರಲ್ಲಿರಬಾರದು. ಹಳ್ಳಿಗಳ ಒಳದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಆನಂದವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೂಡಲೆ ಅಂತಹ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನೋಡನೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಸರ್ವೆಕ್ಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಇಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಇದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗಲಾಡಿಸಿದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಂಡಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಂದೇಹವೂ ಇಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಎಲೆಕ್ಷನ್ ವಾಗಿ ಹಣ ತಿನ್ನುತ್ತಾನೆ ಎನ್ನುವ ಒಂದು ದೂರು ಕಡೆಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವ ಜನರು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಯೋಗ್ಯರಾಗಿ, ಪ್ರಾಮಾಣಿಕರಾಗಿದ್ದರೆ ಇಂತಹ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಯಾವುದೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಜನರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟರೆ ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಬಹಳ ಅಯೋಗ್ಯವಾದ ಮಾತು. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿಗಳು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಕುರಿಗಳನ್ನು ತುಂಬಿದ ಹಾಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಅದರ ಸಲುವಾಗಿಯೇ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದು, ಇದು ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯವುಂಟು ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳುವುದು ಸಾಧುವಾದುದಲ್ಲ ವೆಂದುಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ, ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಸೀಟುಗಳನ್ನು

ಹಾಕಿದರೆ ಪ್ರವಾಸಮಾಡುವವರಿಗೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷವುಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆ ಸೀಟುಗಳನ್ನು ಅನುಕೂಲ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವವರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಲ್ಲೂ ಕೆಲವಾರು ನೋಡನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವೆಲ್ಲವೂ ಬಹಳ ಯೋಗ್ಯವಾದುವು, ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆತಂದು, ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯಸದಸ್ಯರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟು ಇರಬೇಕೆಂದು ರಾಜಧಾನಿಯ ಕೆಲಸಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅತಿ ಸುಖವಾದುದನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಸಿರಾ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಸಾರಿಗೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದಂಥ ಮತ್ತು ಹಿರಿಯ ರಾಜಕಾರಣಿಯಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಈ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ತಪ್ಪು ನಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದುಕುಟಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವಾಗ ನನ್ನ ಕೆಲವು ಸ್ನೇಹಿತರು ಆ ಕುಟಿಮಾಡುವುದು ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ನನಗೆ ಒಂದು ಕಥೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಅಮೇರಿಕಾ ದೇಶದಿಂದ ಬಂದಂಥಾ ಇಬ್ಬು ತರುಣರು ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸಂಚಾರ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಊರಿಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಜಹಜಿನಿಂದ ಇಳಿಯುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಏನು ಅದ್ಭುತವನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿದಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರು ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡರು. ಒಬ್ಬ ಹೇಳಿದ. ಒಬ್ಬ ಹೆಣ್ಣು ಮಗಳು ಹುಲಿ ಬಂತು, ಹುಲಿ ಬಂತು ಎಂದು ಅದರ ಮುಖದ ಮೇಲೆ ನೀರು ಎರಚಿದಳು. ನಾನು ಆಗ ಆ ಹುಲಿಯ ಮೀಸೆಯನ್ನು ಮುಟ್ಟಿ ನೋಡಿದೆ. ಅದು ಹಸಿದಾಗಿತ್ತು ಎಂದು. ಅಂದಮೇಲೆ ಇವರು ಈಗ ಮಾತನಾಡುವುದೆಲ್ಲಾ ಹೇಗಿದೆಯೆಂದರೆ ಯಾವ ಕುಟಿಮೆಯೂ ಆಗುವಂತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸರಕಾರವೂ ಸಹ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನೂ ಮಾಡುವಂತೆಯೂ ಇಲ್ಲವೆಂಬಹಾಗೆ ಆಗಿದೆ. ಅವರು ಹೇಳಿದ ಕಥೆಯನ್ನು ನಿಜವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಮಾಡಿದರೆ ಅಮೇರಿಕಾದ ತರುಣರು ಹುಲಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ಹೆಣ್ಣು ಮಗಳನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದೆಲ್ಲಾ ಇಲ್ಲ, ಆ ಹೆಣ್ಣು ಮಗಳು ನೀರು ಎರೆಡಿದ್ದಾ ಇಲ್ಲ, ತರುಣರು ಹುಲಿಯೇನೆ ಮುಟ್ಟಿದ್ದೂ ಇಲ್ಲ. ಇದೆಲ್ಲಾ ನುಮ್ಮನೆ ಕಲ್ಪನೆಕಥೆ ಆಯಿತು. ಆರೀತಿ ಇವರು ಕುಟಿಮಾಡುವುದು ಆಗುತ್ತದೆ. ಮಾತನಾಡಿದರೆ ನುಮ್ಮನೆ ಕುಟಿಮೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು, ಪುನಃ ಕೆಲವರು ಅವನ್ನು ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳುವುದು, ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದು ನಿಜವಾಗಿ ಯೋಗ್ಯವಾದುದಲ್ಲ. ಇವರೇ ರೀತಿ ನೀತಿಗಳೇ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದುವರಿಯಾದಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯಬೇಕು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕುಟಿಮೆಯಿಂದ ಹೇಳಬಾರದಾಗಿತ್ತು. ಎಂಬುದಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಪಕ್ಷದವರೇ ಹಿಂದುಗಡೆಯಿಂದ ಭಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದುಸಮಯ ನಿಮ್ಮ ಪಕ್ಷದವರೇ ನಿಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಏನಾದರೂ ನಡೆದರೆ ಎಲ್ಲ ಆಡಳಿತ ಪಕ್ಷದವರು ಡಿಸ್ಮಿಸ್‌ನಿ ಆಕ್ಷೇಪ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೋ ಎಂಬ ಹೆದರಿಕೆಯಿಂದ ಇದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲವೇ ಭೀಷ್ಮಾಚಾರಿ ಯಾಗಬೇಕು, ಇಲ್ಲವೇ ಶಿವಂದಿಯಾಗಬೇಕು.

MR. DEPUTY SPEAKER—The Hon. Member must remember that he is addressing the Chair.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—I know that I am addressing the Chair, Sir. But I am standing this way.

Sri K. LAKKAPPA.—On a point of order, Sir, my friend has used the word *Sikhandi*. Is the use of that word parliamentary?

Sri B. V. MAGAVI (Havevi).—Sir, the word *Sikhandi* is unparliamentary."

Mr. DEPUTY SPEAKER.—*Sikhandi* in the sense that it is used, as coward, is unparliamentary, and it should not be used. The use of the word coward with reference to members is unparliamentary. The Hon'ble Member is addressing the members on this and that a side. When it is used with reference to members, it is unparliamentary and it should not be used.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ವಿವಿಧ ಅರ್ಥಗಳ ಮೇಲೆಯಾಗಲಿ, ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಪಾಲನೆಮೇಲೆ ರಿಯೇ ಆಗಲಿ ಅದನ್ನು ನಾನು ಇನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—Do not repeat that word. It is unparliamentary.

Sri B. R. SUNTHANKAR (Belgaum City).—The meaning of *Sikhandi* is not coward.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—I know what it means and you also know it.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—All right Sir. Let us remove that *Sikhandi* from Mahabharatha. Let us not bother.

ನಾನು ಇದನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಅವರು ಹೇಳಿದರು ಕಮಿಟಿ ಬೇಡ, ಕಮಿಟಿಯಿಂದ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು. ಅವರು ಟೀಕೆಯನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಿದರು ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. 1948ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ವೈಸರಾಯ್ ಸಂಸ್ಥಾನಲ್ಲಿ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನ್ಯಾಷನಲೈಜೇಷನ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೇಲೆ ಇದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಆಹುತಿ ಆದದ್ದು ನನ್ನದು. 170 ಮೈಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಬಸ್ ರೂಟನ್ನು ನಾನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಉದಾತ್ತವಾದ ಧೈಯ ಧೋರಣೆಗಳಿಗೆ ತಲೆಬಾಗಿ ಒಂದು ದಿನಕ್ಕೆ 600 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತರುವಂಥಾ ಒಂದು ಬಸ್ ಲೈನ್‌ನ್ನು ನಾನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದೆ. ಆದರೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ನಾನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಲಿಲ್ಲ. ನಾನು ನನ್ನ ಬಸ್ ಲೈನ್ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ನನಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಲೈನ್ ಕೂಡ ಒಂದು ನಾನು ಕೇಳಲಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ಉದಾತ್ತವಾದ

ಧೈಯ, ಧೋರಣೆಗಳನ್ನು ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಈ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೋ ಅದನ್ನು ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದು ನನಗೆ ಸಂದೇಹವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಧೈರ್ಯವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಕಟ್ಟು ನಿಟ್ಟಾದ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುವವರಲ್ಲಿ ನಾನೊಬ್ಬ. ಈ ಲೈನ್‌ನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ರಾಭ ಬರುತ್ತದೆ, ಆ ಲೈನ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಡಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದು ನಾನು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟರು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಎಲ್ಲಾದರೂ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಎದೆ ಮುಟ್ಟಿನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲಿ. ಕೋರಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಾಯಿತಿಂದ ಕಚ್ಚಾಯಿ! ಇದೇ ರೀತಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರು. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರು. ಮಂಗಳೂರು ಬಿಟ್ಟರೆ ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು. ಇದು ಏನು ನೀತಿ? ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇಂಥಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು? ಇದು ಏಮ್ಸ್ ಅಂಡ್ ಫ್ಯಾನ್ಸಿನ್ಸ್ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೇ? ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಂತೆ ಏತಕ್ಕೆ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಇದು ನನಗಂತೂ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ನಡೆಯತಕ್ಕಂಥ ಅನ್ಯಾಯ ಮತ್ತು ಅಪವಿತ್ಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿ ಅದನ್ನು ಸಹಿಸಲಾರದೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಾರಿ ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಒಬ್ಬ ವಕೀಲರು ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಈ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಲೋಕ ದೋಷಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸರಿಪಡಿಸದಿದ್ದರೆ ನಾನು ವಿಧಾನಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಸತ್ಯಾನ್ವಿತ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ? ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಕ್ಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹಾಕಿದ ಮೇಲೆ ಅದರ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಏನೆಂಬುದನ್ನು ಅರಿತಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅದನ್ನು ಅರಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ರೂಟಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ವಸ್ತುವಿನ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಅನಾದರಣೆ ಇದೆಯೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಏನು ಆಯಿತು ಏನು ಹೋಯಿತು ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಎಲ್ಲ ತಪ್ಪು ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಷೆಡ್ ಗತಿಯಿಲ್ಲವೇ? ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ? ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದಂಥ ಮಾದೇಗೌಡರು ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಆದಾಯ ಬಂತು ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅದರಿಂದ ಆದಾಯ ಬರಲಿಲ್ಲ ನಷ್ಟವಾಯಿತು ಎಂದು

(SRI C. J. MUCKANNAPPA)

ಹೇಳಿದರು. ಈ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇಳಕಂಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಸೇಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಎಷ್ಟಾದ್ಲಿಷ್‌ಮೆಂಟ್ ಚಾರ್ಜಸ್, ಸರ್ಕಾರದ ಒಬ್ಬ ಬಿ. ಎ. ಎಸ್. ಆಫೀಸರು, ಅವರಿಗೆ 1,200-1,400 ರೂಪಾಯಿ ಸಂಬಳ, ಒಬ್ಬರು ವೈಸ್ ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರಿಗೆ ಸಂಬಳ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಹಣವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬರ್ಚುಮಾಡಿ ಇದರಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಅಧ್ಯಾಸಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಗುಮಾಸ್ತನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಕಂಡಕ್ಟರು, ಡೈವರು, ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರು, ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ರವರೆಗೂ ಮಾಮೂಲು ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಅದರಿಂದಲೇ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವುಗಳು ಯಾರಾದರೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಮೆಜಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಯಾರಾದರೂ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿ ಆಗ ಅಲ್ಲಿಯ ವ್ಯವಹಾರ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೊಬ್ಬರು ಹೇಳಿದರು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮುಖಂಡರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರು ಟಿಕೆಟ್ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕೊಟ್ಟುನೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಆಗ ತಕ್ಕಂಥಾ ಅನ್ಯಾಯವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಮಗೇನು ಅಧಿಕಾರ ಇದೆ? ನಾನು ಒಂದು ದಿವಸ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಕಂಡಕ್ಟರು ಕೆಲವರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ನಾನು ಅವನನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳಿದೆ; ಅದರ ಮೂಲನೆ ದಿವಸ ಅವನು ನನಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಇಂಥಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುವಾಗ ಅವರನ್ನು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಮಗೇನು ಅಧಿಕಾರವಿದೆ? ಆ ಬಸ್ಸುಗಳ ವರ್ಕಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ಮೆಕಾನ್ಯಾಸ್, ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಮಾರಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಸ್ಕೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ನನ್ನ ಜೊತೆಗೆ ಬಸ್ಸು ನಾನು ತೋರಿಸುತ್ತೇನೆ. ಗ್ರೋಸ್ ಗಟ್ಟಲೆ ಪ್ಲಗ್ಸ್ ಹರ್ಟ್‌ವರ್‌ಗಳು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಲಕ್ಷಾಂತರ ಗಜ ವೈರ್ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಬರ್ಸ್ ಹಾರನ್ಸ್ ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗ್ರೋಸ್‌ಗಟ್ಟಲೆ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಲೆಕ್ಕ ಪತ್ರ ಇದೆಯೇ? ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ಸರಿಯಾದ ಚೆಕಿಂಗ್ ಇರುವುದು ಬೇಡವೇ? ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರಿಗೆ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾನು ಅನೇಕ ಬಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಆ ಮೇಲೆ ಎಮೋಷನಲ್ ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಆಗಿ ಬೇಕು ಎಂದು, ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಇಂಟಿಗ್ರೇಷಡ್ ಏರಿಯಾದವರಿಗೆ ಅನೇಕ ಜನಗಳಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಏನೋ ಸಣ್ಣ ಫುಟ್ಟು ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದರು ಎಂದು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿನ 1,200 ಜನ ಕಂಡಕ್ಟರನ್ನು ಕೆಲಸದಿಂದ ವಜಾ ಮಾಡಿದರು. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯವಹಾರ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಇಲಾ

ಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಯೊಬ್ಬರು ಹಿಂದೆ 2,500 ಮೂಟೆ ಆಕ್ಸಿಯನ್ನು ತಂದರು. ಅದು ಏನಾಯಿತು ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅದನ್ನು ಇಲಿ ಹೆಗ್ಗಣಿ ಅಂದು ಹಾಕಿ ದತ್ತು ನಾವೇನು ಮಾಡೋಣ ಎಂದು ತಪ್ಪಿಸಿ ಕೊಂಡರು. ಐ. ಜಿ. ಪಿ. ಆಗಿದ್ದವರನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ವೈಸ್ ಚೇರ್ಮನ್ ಆಗಿ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲ. ಆದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ಲೋಪ ದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಸ್ಕೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಕಮಿಟಿ ರೀಆರ್ಗನೈಜ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಸರಿ ಯಾದ ಲೆಕ್ಕ ಪತ್ರಗಳನ್ನಿಡುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ವರ್ಕಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆಯತಕ್ಕ ಅನ್ಯಾಯ, ಕಳವು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು. ಸಣ್ಣ ಫುಟ್ಟು ತಪ್ಪುಗೊಳಿಸುವಾಗ ಕೆಲಸದಿಂದ ವಜಾ ಮಾಡಿರತಕ್ಕೆ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳ ವಿಷಯವನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರ ಲೆಕ್ಕ ಪತ್ರಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನಲು ಪಬ್ಲಿಕ್ ಆಕೌಂಟ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಇನ್ನೊಂದು ಕಮಿಟಿ ಏತಕ್ಕೆ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ಇದನ್ನು ಶಿಫ್ಟ್‌ವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಅದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ಲೋಪ ದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುಬ್ಬಯ್ಯ ನಾಯಕ್ (ನೂಳ್ಳ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಹೊತ್ತು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಚ್ಛಿಸುವ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಎರೋಧಿಸುವವನು ದ್ದೇನೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದರ ಸೂಕ್ತಾನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಖಾಸಗೀ ಮಾಲೀಕರೂ ಬಸ್ಸು ಇಚ್ಛು ಅವುಗಳು ಬಹಳ ಸುಮ್ಮನಸ್ಥಿತಿಪಾದರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದಕಾರಣ ಅವುಗಳು ಈಗ ಒಂದು ಸಾಮಾನ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಿಳ್ ತರಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವಂಥಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನಾದರೂ ಆಗಿದ್ದರೆ ಜನತೆ ಸಣ್ಣ ತಪ್ಪಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ದೂರು ಕೊಡುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ನಾನು ತಿಳಿಸುವುದು ಏನೆಂದರೆ, ಅಂಥ ಸಣ್ಣ ತಪ್ಪು ಸಹ ಬಾರದಂತೆ ಕೆಲಸನಡೆದು ನೂತನವಾಗಿ ಅತಿ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುವಂತೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರಿಗೆ ಆದೇಶ ಕೊಡಬೇಕು. ಈಗ ದುರಸ್ತಿಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಏನೆಂದರೆ, ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವಕ್ರಮ. ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಬದಲಾಯಿಸಿ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು, ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ತಪ್ಪು ಬಹುದು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ರೀಗೂ ಅದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಬಹುದು. ಕಮೀಷನ್ ಏಜೆಂಸಿ ಮೇಲೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವಂಥ ಕ್ರಮ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿಯುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ್ಗೆ, ಮಧ್ಯದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುವ ೧೦-೨೦ ಮಂದಿ ಕೈತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ನಿಂತಾಗ ವಯಸ್ಸು ಇದ್ದವರು ಅಥವಾ ಮುಂದೆ ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವರು ಮಾತ್ರ ನುಗ್ಗಿ ಸ್ಥಳ ಆವರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತ

ತ್ತಾರೆ, ಆ ಮೇಲೆ ಬಂದ ಆಶಕ್ತತೆ ಇರುವಂತಹವರೂ ಅಥವಾ ಅಬಲರು ಅಥವಾ ಮಕ್ಕಳು ಅಥವಾ ಹೆಂಗಸರು ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡವರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳ ಮಾಡಿಕೊಡಲಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿದಂಥಾ ಆ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸ್ಥಳ ಸಿಕ್ಕದೆ ಅಂಥಾ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಅವರು ನಿಂತುಕೊಂಡೇ ಒಂದು ಕೈಯಲ್ಲಿ ಮಗುವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇನ್ನೊಂದು ಕೈಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ನಿಂತಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಬಸ್ ನಿರ್ವಾಣದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ಕ್ರಮ ಇಲ್ಲದುದಾಗಿದೆ. ಕಮೀಷನ್ ಏಜೆಂಟ್ ಇದ್ದರೆ ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆದುಕೊಂಡವರು ಮಾತ್ರ ಬಸ್ ಏರಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಲಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದೊಂದು ವೇಳೆ ರಾತ್ರಿ 8-9 ಘಂಟೆಗೆ ಬಸ್ಸು ಬರುವ ಸಮಯವಿರುತ್ತದೆ. ಅಂಥಾ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳ ಸಿಕ್ಕದೆ ನಿರಾಶರಾಗಿ ವಾಪಸು ಹೋಗುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಕಮೀಷನ್ ಏಜೆಂಟ್ ಇಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು, ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಆಕರ್ಷಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಅವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿಯುತ್ತೇನೆ, ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವಾಗ ನಮಗೆ ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ. ಡ್ರೈವರುಗಳು ಬಸ್ಸನ್ನು ವೇಗವಾಗಿ ಓಡಿಸುವಾಗ್ಯೇ ಅವರಿಗೆ ಮನಸ್ಸಾದರೆ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ, ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸದೇ ಇರುವುದೂ ಉಂಟು. ಈ ಅನುಭವ ನನಗೆ ಸ್ವತಃ ಉಂಟು. ಅವರು ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಇದ್ದರೂ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ ಕಾರಣ ಕಮೀಷನ್ ಏಜೆಂಟ್ಸ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಆಕರ್ಷಕವಾಗಿಮಾಡಿ, ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ಯಾವ ಬಸ್ ಯಾವ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವಿರುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರ ಏನೆಂದರೆ, ಬಸ್ಸಿನ ವಿರ್ವಾಡು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗಾಗಿ ಇರುವುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಕಂಡಕ್ಷರುಗಳಾಗಲೇ, ಡ್ರೈವರುಗಳಾಗಲೇ ತಿಳಿದಿರಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದರೂ ಸಹ ಹಾಗೆಯೇ ಬಸ್ಸು ಬಾಲ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಕೈತೋರಿಸಿದರೂ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರ ಒಂದು ದರ್ಜೆ ತೋರಿಸಲಕ್ಕೋ ಅಥವಾ ಅವರ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸ್ಥಿತಿ ತೋರಿಸಲಕ್ಕೋ ಬಸ್ಸನ್ನು ಸ್ವೀಡಾಗಿ ಬಿಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಎಷ್ಟೋ ದೂರದಿಂದ ಈ ಬಸ್ಸಿಗಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಕಪ್ಪುಪಟ್ಟವರು ಇರುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಕಂಡಕ್ಷರುಗಳ ವರ್ತನೆ ಬಹಳ ನೋವನ್ನುಂಟುಮಾಡುವಂಥದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವರು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಷರುಗಳಂತೆ ಸೌಜನ್ಯದಿಂದ ವರ್ತಿಸಬೇಕು. ನಡತೆ ಒಳ್ಳೆಯದಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜನರೊಡನೆ ಅಡ್ಡಾಡಿದ್ದಿಯಾಗಿ ಮಾತನಾಡುವುದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ವೇಗವನ್ನು ಮಿತಿಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದಾಗ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ— ಬಸ್ಸನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಸಾಧಾರಣ ೬೦-೭೦ ಮೈಲಿ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಅನಾಹುತಗಳಾಗುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಕೂಡಲೇ ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕಿದಾಗ ಒಳಗೆ ಕುಳಿತುಕೊಂಡಿದ್ದವರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ವೇಗದ ಮಿತಿಯನ್ನು ಕ್ರಮಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದೇಶ ಕೊಡಬೇಕು. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಲಗ್ಗೆ ಬಸ್ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ, ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಓಡಿಸುತ್ತೀರಿ. ಪುತ್ತೂರಿನ ಹತ್ತಿರ ನೂಳ್ಳು ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ಲುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಆ ಜನರಿಂದ ಬೇಡಿಕೆ ಬಂದಿದೆ, ನೂಳ್ಳು ಪೊಲೀಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಹತ್ತಿರ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ನೂಜನೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಫೈನರ್‌ಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ, ಹಾಗಾದಾಗ ನೂಳ್ಳಿನಲ್ಲಿ 5 ನಿಮಿಷ ನಿಲ್ಲಿಸಿದರೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆ ರೀತಿ ಲಗ್ಗೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಆದೇಶ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿರುವುದು ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದು ಬಸ್ಸಿನ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಷರುಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲವಾದೀತು ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣ್ಣ ಸಿದ್ಧಪ್ಪ (ತಿಪಟೂರು).— ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮೈಸೂರಿನ ಅನೇಕ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಕರಣ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅಶ್ಚರ್ಯಕರವಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದನ್ನು ಕೇಳಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸತ್ಯಾಂಶ ಇದೆ. ಆದರೆ ಕೆಳಮಟ್ಟದ ಅಥವಾ ಕೆಳದರ್ಜೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನೌಕರರ ಮೇಲೆ ಏನಾದರೂ ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆ, ಅದು ಬಿಟ್ಟು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ನೌಕರರ ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದರೆ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಿಜ್ಯೂಡಿಸ್ ಬರಬಹುದು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಡ್ರೈವರುಗಳು, ಕಂಡಕ್ಷರುಗಳ ವಿಷಯ ಹೋಗಲಿ ಬಿಡಿ. ಮುಖಲ ಭೂತವಾಗಿ ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಂದಿನಿಂದಲೇ ಪುರುವಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗ ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬಿಂತು, ಬಿಂತೂ ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಹೋಗಿದೆ ಆರ್ಡರ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅದು ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ನಾಳೆ ನಾಡಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಅದು ಅಲೂರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಸರ್ವೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಜುನಾ ವರ್ಣೆಯಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕು, ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಪಾರ್ಟಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದರೆ ನಿನ್ನ ಲೈನ್ ಈ ಸಾರಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಇಲ್ಲಯವರೆಗೂ ಬಂದಿದೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಈ ವಿಚಾರ ಗೊತ್ತು. ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದೆ. ಇಂಥಾ ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ನಾವು ಸಾಮಾನ್ಯ ಕೆಳಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ಏಕೆ ಅನ್ಯಬೇಕು, ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗಲೇ ಅನೇಕ ವಿಧವಾದ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಒಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಮೆಂಬರು ನನ್ನ ಪಕ್ಕದ ರೂಂ ನಲ್ಲೇ ಇದ್ದರು. ನಾಳೆ ಕೋಲಾರದ ರೈಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ವದಂತಿ ಬಂತು, ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಎದ್ದು ಬಂದಿದ್ದ ಲೆಟಲಿಗನಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮೂರು ಮಾತುಗಳು ಬೈಯ್ದರು. ಯಾರೋ ಹೇಳಿದ್ದು ಏನೆಂದರೆ, ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಎದ್ದೋ ಒಂದು ಕಡೆ ೨೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಯಾರಿಗೋ ವ್ಯಯ ಆಯಿತು, ಆದ್ದರಿಂದ ಅದು ಕ್ಯಾನ್ಸರ್ ಆಯಿತು ಅಂತ. ಮೂಲ ಕಾರಣ ಇಷ್ಟೆ. ಆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನನ್ನ ಮಿತ್ರರು. ನಮ್ಮ ರೂಮ್‌ನ ಹತ್ತಿರ ಇಟ್ಟಿದ್ದ ಪೂರ್ತಿ ಪೋನ್ ಎರ್ರಾ ಒಬ್ಬರೇ ಆ ದಿನ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇದ್ದರು. ಇಂಥಾ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದುವು ದಕ್ಕೆ ಹೊರಟರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನ ಇದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಅನುಸರಿಸಬೇಕೆನ್ನುವುದನ್ನು ತಾವೇ ನೋಡಿ

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣ್ಣನಿರ್ದೇಶ)

ಪಾತ್ರಿಮಾತ್ಯ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿದ್ದಂಥಾ ಮಂತ್ರಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಅಪವ್ಯಯವಾಗಲೀ, ಅಪಕೀರ್ತಿಯಾಗಲೀ ಬರುವ ಸಂಭವ ಬಂದಲ್ಲಿ ತಾನು ಆ ಹುದ್ದೆಯಲ್ಲಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಅರ್ಧವಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿ ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರು. ಅದೇ ಮಾರ್ಗ ವನ್ನನುಸರಿಸಿ ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಇಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿನೋ ರಾಜ್ ಬಹದ್ದೂರ್ ಶಾಸ್ತ್ರೀಗಳು ರೈಲ್ವೆ ಖಾತೆಗೆ ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಟ್ಟರು. ಇನ್ನೊಂದು ಫೋರ್ಡ್‌ಫೋಲಿಯೋಗೆ ಹೋದರು. ಹೋದರೆ ಹೋಗಲಿ! (ನಗು!) ಆ ರೀತಿ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅಧಿಕಾರವನ್ನಾದರೂ ಬಿಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಎಂದರೆ ಅದೂ ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ. ಹುದ್ದೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರು ೪೦೦ ರೂಪಾಯಿ, ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ೩೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ರೀತಿ ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಇದು ತುಂಬಾ ಅನ್ಯಾಯ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿ ಕೋಟ್ಯಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿರುವ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ೩೦೦ ರೂಪಾಯಿ ೪೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟು ಸೇರಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಅವನು ಇನ್ನೇನು ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯ? ೪೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಆಗಿ ಅವನಿಗೆ ಬರುವ ಸಂಬಳದಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ಸಾಲ ತೀರಿಸಬೇಕು, ಮನೆ ಬಾಡಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು, ಜೀವನ ನಡೆಸಬೇಕು? ಸರ್ಕಾರ ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

4-30 P.M.

ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹೋದವರ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೊರಟೆ. ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನ ಹತ್ತಿರ ಕಾದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗಬಹುದೆಂದು ಕಳಾಸಿಪಾಳ್ಯಕ್ಕೆ ಹೋದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಹತ್ತಲು ಹೋದಾಗ, ಅದರ ಎಂಜಿನ್ ಲಕ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಅದು ಊರಿಗೆ ತಲಪುತ್ತದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಡ್ರೈವರ್ ಹೇಳಿದ. 'ಏಕೆ ಇಂಥ ಬಸ್ ತಂದೆ? ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ' ಎಂದು ಹೇಳಿದಾಗ, 'ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಸ್ ಕಳುಹಿಸುವಾಗ ಇದು ಸರಿಯಾಗಿದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ನೋಡಿ ಹೇಳುವವರು ಬೇರೆ ಇದ್ದಾರೆ, ನಾನೇನು ಮಾಡಲಿ' ಎಂದ. ಇಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುಳಿತರೆ ಅದು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಂತರ ಕೇಳುವವರಿಲ್ಲ. ಟಿಕೆಟ್‌ನ ಹಣವನ್ನಾದರೂ ವಾಪಸ್‌ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಎಂದರೆ, ಅದನ್ನೂ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇರೊಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬಂದರೆ ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಈ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೂಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೇ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಾದರೆ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆ ಪದ್ಧತಿಯೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲ. ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಜನರಲ್ಲಿ ಸಹಾನುಭೂತಿಯನ್ನು ಕೋರಲು ಹಿಂದೆ ಈ ಫೋರ್ಡ್ ಫೋಲಿಯೋ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನಮ್ಮ ಊರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದರು. ಆಗತಾನೇ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿತ್ತು. 'ನಮ್ಮ ಊರಿಗೆ ಹತ್ತು-ಇಪ್ಪತ್ತು ಬಸ್‌ಗಳು ಬರುತ್ತವೆ, ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ;

ಒಂದರ ಮೇಲೂ ಬೋರ್ಡ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಇದನ್ನು ಸಂಪಡಿಸಬೇಕು' ಎಂದು ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳವರು ಇಂಥಂಥಾ ಕಡೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ, 'ನುಗ್ಗೇಹಳ್ಳಿ', 'ಚನ್ನರಾಯ ಪಟ್ಟಣ' ಇತ್ಯಾದಿಯಾಗಿ ಕೂಗುತ್ತಾರೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನವರು ಹೀಗೆ ಕೂಡ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಷಯ ವನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾನು ಹೇಳಿದಾಗ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆ ರೀತಿ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಸುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು; ಆದರೆ ಇದುವರೆಗೂ ಇಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ, ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಇಂಥಾ ಅಪವ್ಯಯ ಯಾದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರಕರಣ ಹೇಗೆ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಯೋಚಿಸಬೇಕು. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ವೇಷವನ್ನು ಮರೆಸಿಕೊಂಡು, ಗಡ್ಡ ಮೀಸೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರ ಕಷ್ಟಗಳನ್ನು ಬುದ್ಧಿ ನೋಡಿ ಇದ್ದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್, ಇಂಥ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿ, ತೊಂದರೆಗಳನ್ನಿಡಿಯೆಂದು ನೋಡಿ, ಆ ತೊಂದರೆಗಳ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದರೋ, ಈ ಅಸ್ತವ್ಯಸ್ತ ನಡವಳಿಕೆಗಳು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಗರಾಟೆಮಾಡಿದರೆ, ಇರುವ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡುವುದು ಅಥವಾ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡುವುದು, ಹೀಗೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೊಡುವ ರೆಕಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ 50 ನಯ ಪೈಸೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿಂತೆಂದು ಅವನನ್ನು ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡಿದರು. ಆ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಕ್ಟರ್ 50 ರೂಪಾಯಿ ತಂದುಕೊಂಡು ಎಂದು ಕೇಳಿದ, ಅದನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ತಂದುಕೊಟ್ಟ, ಅದರ ಮತ್ತೆ ಅವನನ್ನು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಿಲ್ಲ, ಇನ್ನೂರು ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡು ಎಂದು ಕೇಳಿದ, ಆಗ ಆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಬೇಜಾರಾಗಿ ಲಂಡನ್‌ನಿರೂಢ ಇರಾಖೆಯ ವರನ್ನು ಜೊತೆಗೆ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಅವರನ್ನು ಹಿಡಿಸಿದ. ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹಾಕಿದಾಗ ಕೇಸು ವಜಾ ಆಯಿತು. ಇನ್ನೊಂದು ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿಯೂ ವಜಾ ಆಯಿತು. ಆ ಹುಡುಗನಿಗೆ ಕೆಲಸ ಹೋಯಿತು, ಆ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಕ್ಟರಿಗೆ ಬಡ್ತಿ ಸಿಕ್ಕಿತು. ಹೀಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ಹೇಗೆ ಸರಿಯಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚಿಸಿ, ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸರಿಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನೂ ಹೇಳುವುದಷ್ಟೋ ಇದೆ, ಈಗ ವೇಳೆ ಇಲ್ಲ. ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕಿದರೆ ಅವರ ಥೇಂಬರಿಗೆ ಹೋಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ವಾಲಚನ್ಪುತಂಕರಪ್ಪ (ಸಂಪುರ್ಣ-1).— ಸ್ವಾಮಿ, ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಮತ ಭೇದವೂ ಇಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಈಗಾಗಲೇ ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಸಮಾಜವಾದಿ ಸಮಾಜ ರಚನೆ ಮಾಡುವ ಗುರಿಯನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಮೇಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಬಂಡವಾಳ ಗಾರರಿಗೆ ಕೊಡಬಾರದು, ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯವೇ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದರಲ್ಲಿಯೂ ಮತ ಭೇದವಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಟೀಕೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಟೀಕೆ ಮಾಡುವಷ್ಟು ದೋಷಗಳಿವೆ, ಅನುಮಾನವಿಲ್ಲ. ನಾವು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ನವರು ಟೀಕೆ ಮಾಡಬಾರದೆಂದೇನೂ ನಿರ್ಬಂಧವಿಲ್ಲ. ಹೀಗೇಕೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮುಕ್ತಾಜ್ಜಪ್ಪ ನವರು ಹೇಳಿದರು; ಈ ಗುಂಪಿನಲ್ಲಿ ಅವರಿದ್ದರೆ ಅವರು ಹೇಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಯಾವ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಖಾತೆಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿದ್ದಾರೆ, ಇರಾಖೆ

TO EXAMINE THE WORKING OF NATIONALISED TRANSPORT SERVICE

ಯಿದೆಯೇ ಏನಾ ಸಮಿತಿ ಎಲ್ಲ ಮಾಡಿದ್ದರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಬೊಂಬಾಯಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಸಮಿತಿ ಮಾಡಿದುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಇಲಾಖೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬೊಂಬಾಯಿ ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಓಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದರೂ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿ ಉತ್ಪತ್ತಿಯೂ ಜಾಸ್ತಿಯಿದೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಜಾಸ್ತಿಯಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸುವ ಬಸ್ ಗಳೂ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಆರೋ ಕೆಲವರು ಖಾಸಗಿಯಾಗಿ ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಒಮ್ಮೆ ಕೊಡಗಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕುವರೆ ರೂಪಾಯಿ ಆದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರೂವರೆ ಭಾರ್ಜತ್ತು. ಅದಕಾರಣ ಜನರು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಕಡಮೆ ದರವೆಂದು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗೇ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋದರೆ ದೇಶಕ್ಕೆ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ, ಅದರಿಂದ ತಮಗೇ ಅನುಕೂಲವೆಂಬ ಭಾವನೆ ಜನಕ್ಕಿಲ್ಲದೆ, ಜಾಸ್ತಿ ಏಕೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಇರುವುದರಿಂದ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋದಾಗ ಎಂಟು ಮಂದಿ ಹತ್ತಿದವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಹನ್ನೊಂದು ನಯ ಪೈಸೆ ಕೊಟ್ಟು ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆದರು. ಇನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಮಂದಿ ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆಯದೆ ಐದು ನಯ ಪೈಸೆ ಕೊಟ್ಟು ಹೋದರು. ಹೀಗೆ ತಾವು ಐದಾರು ನಯ ಪೈಸೆ ಉಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ದೇಶವನ್ನೂ ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ, ತತ್ಪ್ರವೃತ್ತಿ ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ತಾವು ಐದಾರು ನಯ ಪೈಸೆ ಉಳಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕಂಡಕ್ಟರಿಗೆ ಐದು ಪೈಸೆ ಕೊಟ್ಟು ಹೋದರೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಕಡಮೆ ಎಂದರೆ ಹೇಗೆ? ಜನರಲ್ಲಿಯೂ ತಪ್ಪಿದೆ. ಸರಿಯಾದ ಹಣಕಾಸು ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಸುಮ್ಮನಿದ್ದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಬೊಂಬಾಯಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಚೆನ್ನವೆಯಾಯಿತು. ಎಲ್ಲ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಹೋದ ಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿನ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಚೆನ್ನೋ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಉತ್ಪತ್ತಿಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಈಗ ಅಲ್ಲಿನ ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಲ್ಲ. ಹಣವನ್ನು ಇವರೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಸರಿಯಾದ ಸಿ.ಐ.ಡಿ.ಗಳನ್ನಿಡಬೇಕು. ಕೆಲವರು ತಪ್ಪಿ ತನ್ನರನ್ನು ಹಿಡಿದು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು. ಹಾಗೂ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡದೆ ಬಸ್ ಹತ್ತುವ ಜನರಿಗೆ ಆರು ತಿಂಗಳಾದರೂ ಶಿಕ್ಷೆಮಾಡಿದರೆ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಸರಿಯಲ್ಲದೆ, ಕಂಡಕ್ಟರು ಸರಿಯಲ್ಲದೆ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಾಗಿವೆ. ಹಣವನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಉಳಿಸಿ ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನೋ ಮಾಡಿಸಿ, ಬಸ್‌ಸ್ತಾಂಡುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದರೆ ಜನರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆಲ್ಲ ಮಾಡಿದರೆ ಜನರಿಗೂ ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ತಿಳಿವಳಿಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀಮಾತೆ ದೇವರಾಜ ಅರಸಿನವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ದರಲ್ಲಿ ಗಟ್ಟಿಯಿದ್ದಾರೆ, ಅವರು ನುರಿತವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ತಮ್ಮ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹಣ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹಾಗೆ ನೋಡಬೇಕು. ಬೊಂಬಾಯಿನಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿಯೂ ಅನುಸರಿಸಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ಕ್ರಮ ಮುಂಬಯಿಯಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ರೀತಿಯದ್ದೂ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡುಬರಲು ಕೆಲವು ಮಂದಿಯನ್ನು ಚುನಾಯಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು.

ಹಾಗೆ ಮಾಡಿ ಅನುಭವ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದರೆ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಫಾಯಿದೆ ಬರುತ್ತದೆ. ನುರಿತವರಿದ್ದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅಲ್ಲದೆ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳು ನಾದುರಸ್ತಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಬೇಕು, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿಮಾಡಬೇಕು. ಇಷ್ಟು ಹೇಗೆ ಈ ನಿರ್ಣಯ ಅನಾವಶ್ಯಕವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆಂದು ನೋಡಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† Sri B. BAPU RAO ANANDA RAO HULSOORKER (Hulsur).—I would like to make a few observations regarding the bad condition of road transport in the Bidar district. As we know Bidar is not a backward district but it is only an undeveloped district. There is no bus stand in Bidar proper. Even in taluka places, there are no bus stands and people are suffering a lot during rainy seasons. Therefore, necessary arrangements should be made to construct bus stands in all places in Bidar district.

The timings of the arrival and departure of buses are not good. There is no bus which connects to the railway timings. The luxury bus service recently started to run from Gulbarga to Bidar should be extended up to Bhalki and Sirpur taluks. At present there is one private bus, but the bus services are unsatisfactory. Therefore I request the Government to introduce more buses. The difficulties of the passengers can be well understood and remedied if an expert committee consisting of some experts in the field and members of the legislature, is appointed.

These are some suggestions. Thank you.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ (ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ).—ಹಿರಿಯ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳಾದ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ತಂದಿರುವ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಏಕೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಿಟ್ಟಿರುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ತಪ್ಪು ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯ, ಸೌಕರ್ಯ ದೊರೆಯುತ್ತದೆಂದು ನಾವು ಬಹಳ ಆಶೆಯಿಂದ ಇದ್ದೇವು. ಆದರೆ ಅದು ಆದಮೇಲೆ ಈಚೆಗೆ ಅದರ ಕಷ್ಟ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಏನು ಆಶೆಯಿತ್ತೋ ಅದು ನಿರಾಶೆಯಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಹಾಕಿದ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಫಲ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಜನರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವೂ ಇಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಬರುತ್ತಿರುವ

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ)

ಅಕೌಂಟ್ಸ್‌ನಂಬರದ ಕೆಲವು ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬಾಡಿಗೆ ಹಾಕಿರುವ ಬಂಡವಾಳ ಕರಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆಂಬ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದಿಕಾರಿಗಳು ಮೈಸೂರಿನ ಹಾಕಿರುವ ಬಂಡವಾಳ ಕರಗಿ ಹೋಗಿ ದಿವಾಳಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದರಲ್ಲಿ ಲೇಶವೂ ಅನುಮಾನವಿಲ್ಲ. ಈ ದಿವಸದ ಅಂಕಿಅಂಶ ಸರಿಯಾಗಿರುವಂತೆ ತೋರುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿರುವ ಕೆಲವು ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕು. ಶ್ರೇಷ್ಠ. ಈಗ ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡು ದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಈ ಪದ್ಧತಿಯಿದೆ, ಸ್ಟೇಜ್ ನಿರ್ಧರಿಸದೆ ಟಿಕೆಟ್ ಇಷ್ಟೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳೋಣ. ಆದರೆ ಸ್ಟೇಜ್ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡುವಾಗ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ವಿಷಯ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದಾಗ ಅವರು P.W. ರೋಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ಗಮನಿಸುವುದಿಲ್ಲ, ಮಿಟರ್ ಮೈಲೇಜ್ ಗಮನಿಸುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಒಂದು ಟಾನ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ಯಾಚರಿನಿಂದ ಪಕ್ಕದ ಹಳ್ಳಿಗೆ 2½ ಮೈಲಿಗಳಿದ್ದರೆ 2 ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ಯಾಚರ್ ಪಕ್ಕದ ಆಲೂರಿಗೆ 3 ಮೈಲಿ 6 ಫಾರ್‌ಗ್ ಇದೆ. ಅಷ್ಟು ದೂರಕ್ಕೆ 2 ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡಿ 80 ನಯೇ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ; ವಿಚಾರಮಾಡಿ. ಹಾಸನದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ನಿಗದಿಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಮಧ್ಯೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಜವಾಬ್ದಾರರಲ್ಲ, ಏನೂ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮೂರನೆಯದೇ ಆರು ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ 2 ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡುವುದರ ನಿತಿಯೇನೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಸ್ಟೇಜ್ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಾದರೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ಟೇಜ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡುವಾಗ ನ್ಯಾಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜನರ ಸೌಲಭ್ಯ ನೋಡಿ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಬೇಕು. P.W. ಮೈಲೇಜ್ ಸೂಕ್ತ. ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಿ. ಆದರೆ ಎಲ್ಲ ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಲ್ಲ ಸಬ್ ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು; ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಿರುವ ಸ್ಟೇಜ್ ಗಳಿಂದ ಬಹಳ ನೋವಾಗಿದೆ, ಸಬ್ ಸ್ಟೇಜಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರ. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಅನಾವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಡಿಪೋ ಇರುವ ಕಡೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ದಾದರೂ ಒಂದು ಬಸ್ ಒಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ, ಡಿಪೋ ಹೊರಡುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಡಿಪೋ ಇರುವ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗಿ ಹೊರಡಬೇಕು ಎಂಬ ನಿಯಮವನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ 30-40 ಮೈಲಿಗಳ ದೂರವಿರುವ ಡಿಪೋಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲದೆ ಓಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಅರಕಲಗೂಡಿಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕು, ಯಾವ ಆದಾಯವೂ ಇಲ್ಲದೆ ೪೦ ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕು! ಹಾಸನದಿಂದ ಅರಕಲಗೂಡಿನವರೆಗೆ ೪೦ ಮೈಲಿವರೆಗೆ ಆದಾಯವೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಹೀಗೆ

೪೦ ಮೈಲಿ ಓಡಿಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಇಂಥ ರೋಷದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಒಂದು ಸಮಿತಿ ರಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ತಂದಿರುವ ನಿರ್ಣಯ ಉತ್ತಮ. ಈ ಸಮಿತಿಗೆ ಅನುಭವವಿರುವ ಕೆಲವು ಮಂದಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರನ್ನೂ ಸಹ ಸದಸ್ಯರನ್ನಾಗಿ ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು ಇದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೋಷದೋಷಗಳನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡಿ ನಾವು ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂಥ, ಪ್ರತಿಫಲವನ್ನು ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ (ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ).— ಸ್ವಾಮಿ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರುವ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸದಸ್ಯರು ಈ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೋಷದೋಷಗಳನ್ನೆತ್ತಿ ಅದಿದ್ದರೂ, ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರು ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುವುದು ಅವರಿಗೆ ಕಷ್ಟಕರವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸಲಹೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸಭೆಗೆ ಒಂದು ಸೂಕ್ತವಾದ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಆದರೆ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಶ್ರೀ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಇಲ್ಲಿ ನನಗೊಂದು ಭಯವಿದೆ. ಏನೆಂದರೆ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವಿರುವುದರಿಂದ ಜನ ತಂತ್ರ, ಸಮಾಜವಾದ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ, ಅಹಿಂಸಾ— ಇಂಥಹ ಕೆಲವು ಉದಾತ್ತ ಧೈರ್ಯಗಳು ಏನಿವೆಯೋ ಅವು ತೀರಾ ಅವಹೇಳನ, ಅತಿನಿಂದೆ ಹಾಗೂ ಹಾಸ್ಯಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲ ಗುರಿಯಾಗುತ್ತವೆಯೋ ಎಂದು ಭಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಈಗ ಕೆಲವು ಮೂಲತತ್ತ್ವ-ಧೈರ್ಯಗಳ ಮೇಲೆ ಪುನಃ ರಾಜ್ಯ ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದು ಹೊರಟಿದ್ದೇವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಹಿಂದಿನ ದಿನಗಳ ನೆನಪು ನನಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆಗ B.T.C. ಎಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ ನಡೆಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿತ್ತು. ಆಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವಿಷಯವನ್ನು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಅದನ್ನು ನಡೆಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದಾಗ ನಾವು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಆಸೆಯಿಂದಿದ್ದೆವು. ಅದೇನೆಂದರೆ ಇದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ನಾಂದಿಯಾಗುತ್ತದೆ, ರಾಷ್ಟ್ರದ ಸ್ವತಂತ್ರ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಕಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಪುನಃ ನಮಗೇ ತಿರುಗಿ ಬರುತ್ತದೆಂಬ ಮೆಚ್ಚು ಜನರಲ್ಲಿ ಮೂಡುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ಕ್ರಮೇಣ ಅದು ಮುಂದುವರಿದಂತೆಲ್ಲಾ ನಮಗೇನು ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆಯೆಂದರೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರು 'ಮುಟ್ಟಿದ್ದೆಲ್ಲಾ ಹಾಳು' ಎಂಬ ಮಾತು ನಿಜವೇನೋ ಎಂದು. ಇಂಥ ಮುಖ್ಯವಾದ, ಘನವಾದ ತತ್ತ್ವವನ್ನು ರೂಢಿಗೆ ತರುವಾಗ ಜನರಿಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಅಪುಗಲಲ್ಲ ಏ ಮೈ ಹೊರಿದರೆ ಪುನಃ ಉಂಟು ಮಾಡುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್, ರವರು ನೆನಪಿಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಬಹಳ ನಮ್ರತೆಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸಂಸೆ

ಯಲ್ಲಿ ಈ ತತ್ವಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಂಬಿಕೆಯಿಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ, ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರ ಶ್ರಮವೆಲ್ಲಾ ವ್ಯರ್ಥವಾದೀತು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್‌ರವರು ಉತ್ಸಾಹಿಗಳು, ಶುದ್ಧ ಹಸ್ತರು ಮತ್ತು ಬಿಟ್ಟುಮನ್ನಿನಿಂದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುವವರು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಅವರಿಗೆ ಈ ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರನ್ನೇಕರು ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಂತೆ, ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುಗಮವಾಗಿ ರಾಜಧಾಯಿಕವಾಗಿ ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದು, ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿ ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರಕುವಂತೆ ಮಾಡುವಾಗ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲರೂ ನೆರವು ನೀಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡುವುದುಂಟು. ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತವೆ ಎಂದು; ಎರ್ರಾ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇದು ನಿಜವಿರಲಾರದು. ನಾನು ಅದ್ವೈತ ಮೂಲಕ ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ತರಬಲ್ಲೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ C.K.M.S. ಎಂದು ಒಂದು ಖಾಸಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿದೆ. ಆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಏಕೆ ಅಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಜಾರಿಗೆ ತರುತ್ತಿಲ್ಲವೋ ಎನ್ನುವುದು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲಿ ಗಜಾನನ, ಶಂಕರ್ ಎಂದು ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿವೆ. ಬೇರೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಪರ್ ಮಿಟ್ ಪಡೆದಿದ್ದರೂ, ಆ ಬಸ್ಸುಗಳೆಲ್ಲಾ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ವರಿಂದಲೇ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆಯೆಂದಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಇಡುವಾಗ ಎಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಆತಂಕವಾಗಿದೆ, ಎಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲ ಇವುಗಳನ್ನು ನೋಡಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈಚೆಗೆ ನನಗೆ ತಿಳಿದು ಬಂತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಎಸ್‌ಪಿ‌ಸುತಾರೆ ಎಂದು. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಅರ್ಧಭಾಗ ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಮಾಡುವುದು, ಇನ್ನರ್ಧ ಬಿಡುವುದು ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಎಂದು ಕೇಳಿದೆ. ಇಂಥ ಅರೆ ಮನಸ್ಸಿನ ಹೆಜ್ಜೆ ಅಪಾಯದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಹೆಜ್ಜೆಯನ್ನು ಇಡುವಾಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ದಿಟ್ಟತನದಿಂದ ಪೂರೈಕರ ಕಷ್ಟಗಳನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡಿ, ಯಾವ ಮುರಾಜು ಬತ್ತಾಯ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಗಳಿಗೂ ಬಲಿಯಾಗದೆ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸದಸ್ಯರದೇ ಆಗಿರಲಿ, ಇತ್ತ ಕಡೆಯ ಸದಸ್ಯರದೇ ಆಗಿರಲಿ ಯಾರ ಒತ್ತಾಯಕ್ಕೂ ಮಣಿಯದೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಎಸ್‌ಪಿ‌ಸು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದರೆ, ಇಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ನಾವು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಹಿಂದೆ ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಕಾನೂನಿನ ತೊಡಕುಗಳು ಬಂದಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಈಗಿರತಕ್ಕ ರಾಜ್ಯಾಂಗದ ಪ್ರಕಾರವೇ ಈಗ ಅನೇಕ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಯಾವ ತೊಡಕೂ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಕೇಳುವುದಿಷ್ಟೆ. ನೀವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ತ್ವರೆಯಿಂದ ಮಾಡಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿ ಹೆಜ್ಜೆ ಅಗತ್ಯವೆಂದು ಉದಾಹರಣೆಗೆ ನಾನು C.K.M.S. ಹೇಳಿದೆ-ಅಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಬೇಗ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಜನತೆ ಮೆಚ್ಚುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದಾದರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಕಾಲದ ವಿಷಯವನ್ನು ಪುನಃ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವ ಬಸ್ಸು ತುಮ

ಕೂರಿಗೆ ಬೇಗ ಬಂದು ಬಿಡುತ್ತದೆ; ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಗಂಟೆ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ನಿಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ವೇಳೆಗೆ ಬರಬಹುದು. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಲೇ ಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಈ ಪ್ರಕಾರ ನೀವು ಮಾಡಿರುವುದು rational ಆಗಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಇನ್ನೊಂದು ಸಂದರ್ಭ ಇರುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೇನು ರೈಲು ಬರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ 5 ನಿಮಿಷ ಮುಂಚೆ ಬಸ್ಸು ಹೊರಟು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ರೈಲಿನಿಂದ ಇಳಿದವರು ಕೊನೆಗೆ ಬಸ್ಸು ಸಿಕ್ಕದೆ ತೊಂದರೆ ಒಡುವುದು, ಹೀಗಾಗಿದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೇ ಹೊಗಳಿಕೆ ಬರುತ್ತದೆಂದರೆ, ಅವರು ರೈಲು ಬರುತ್ತದೆಂದು ಮುಂಚೆಯೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್ನಿಗೆ ಹೋಗಿ ಕಾದಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಹೇಗೆಂಬುದು ಗೊತ್ತು ಯಾರಾದರೂ ಕೇಳಿಕೊಂಡರೆ ಅವರ ಅಪೀಸ್ ಹತ್ತಿರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಅವರನ್ನು ಕರೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಅದೇಲ್ಲಾ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಅಪೀಸ್ ಎಂದಿದೆ. ರಿಸೆಪ್ಟ್ ಅಪೀಸ್‌ನು ಯಾರು, ಏನು ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅವನ ಧೋರಣೆಯೇ ಒಂದು ರೀತಿ! ಇಂಥ ಅವನ ಮನೋಭಾವವನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು. ಅವನು ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದುಕೊಂಡು ಜನರ ಮನ ನೋಯಿಸಬೇಕೆಂದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶ. ಅವನ ಕರ್ತವ್ಯ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಅವನಿಗೆ ತಿಳಿಯ ಪಡಿಸಬೇಕು. ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವಾಗಲೂ ಕೂಡ ಒಂದು ನಿಯಮ ಬೇಕು. ಬಸ್ ಹತ್ತಿ ಒಳಗೆ ಕೂತುಕೊಂಡ ಕೂಡಲೆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಈಗ ಆ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಹೊರಟ ಮೇಲೆ ಇನ್ನೇನು ಅವನು ಇಳಿಯುವಾಗ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಮೊದಲೇ ಟಿಕೆಟ್ಟು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಷ್ಟವೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪಾಸೆಂಜರುಗಳಿಗೂ ತೊಂದರೆಯಿರುವುದಿಲ್ಲ ಕಂಡಕ್ಕೆ ರಿಗೂ ಕೆಲಸ ಸುಲಭವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರತಕ್ಕ ಅನೇಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಲೋಪ ದೋಷಗಳನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರಿ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅವರ ಪ್ರಥಮ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಯಾರಿಗೆ ಹೇಳಿದರೂ, ನೋಡೋಣ, ಎಚ್ಚಾರ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಮನೋಭಾವ ಹೋಗಬೇಕು. ದೂರು ಕೊಟ್ಟ ಕೂಡಲೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಲೇಂಟ್ ಪುಸ್ತಕವೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯ ವಾಗುತ್ತದೆಂಬ ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಬಹಳ ಮಂದಿ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಇನ್ನೇನು ನಮಗೆ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಯಾರಿಗೂ ಯಾವ ತರಹ ಕಿರುಕುಳವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸುಖವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ಜನತೆ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಈಗ ಅದಕ್ಕೆ ತಡ್ಡಿಯಿದ್ದುದಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಶ್ರೀಮತಿ ಸುಬ್ಬಮ್ಮನವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳೇ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಹತ್ತಿ ತಂತಮ್ಮ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕುವುದು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿಂದ ಇಳಿಸುವುದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಕಂಡಕ್ಕರೆ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ)

ಅವನೇ ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ತೆಗೆದುಕೊಡಬೇಕಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಮ್ಮ ನಮ್ಮ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ನಾವೇ ಹೊರುವುದೇನೋ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೂಡಲೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಇಚ್ಛೆಯುಳ್ಳವನಾಗಿದ್ದೇನೆ.

5-00 P.M.

ಇನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಕರಪೌಷ್ಣ ವಿಚಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾತನಾಡುವುದಾದರೆ, ಅದು ತುಂಬಾ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಹೆಣ್ಣುಗಳು, ಇಲಿಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕೆ ಲಂಡನ್ ಹಾವಳಿಯನ್ನು ಮೊದಲು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಯಾವ ಕೆಲಸ ಮೊದಲು ಮಾಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಅಪ್ಪಾಗಿ ಗಮನ ಕೊಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಹಾಕಬೇಕಾದರೆ ಕೋಲಾರಕ್ಕೋ ಅಥವಾ ಸಿರಾಕ್ಕೋ ಹೋಗುವುದು, ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗುವಾಗ ಯಾವ ರಸ್ತೆ ಕಡೆ ತಿರುಗಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುವುದು, ಹೀಗೆ ಸರಿಯಾದ ಅನುಭವವಿಲ್ಲದೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಕದೇ ಇದ್ದರೆ ಇದರಿಂದ ತುಂಬಾ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥಾದ್ದು ಆಗಬಾರದು. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಪಾಡಬೇಕು. ಅವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮುತುವರ್ಜಿಬೇಕು. ಯಾರಿಗೆ ಯಾವ ಕೆಲಸವನ್ನು ನೇಮಿಸುತ್ತಾರೋ ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅವನೇ ತನ್ನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅರಿತು ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದು ವೇಳೆ ಆ ಕೆಲಸ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ನಿರ್ದಯವಾಗಿ ಅಂತಹವರನ್ನು ಶಿಕ್ಷಿಸಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲ ದಯಾ-ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಗಳಿರಬಾರದು. ಹಾಗಿದ್ದರೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನಷ್ಟವುಂಟಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಯಾರೇ ಆಗಲಿ ತಪ್ಪಿತಸ್ಥರಾದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷೆ ಕೊಡಲೇಬೇಕು. ಅವರಿಗೆ ಮೊದಲು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಂತಹ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಯಾವ ಕಾರಣದಿಂದಲೂ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದು. ಅವರು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮುತುವರ್ಜಿ ವಹಿಸಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹವನ್ನು ಕೊಡುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಯಪ್ರದವಾಗುವಂತೆ ಮತ್ತು ರಾಜಧರಾಯಕವಾಗುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅಪ್ಪಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ದೊರಕಿಲ್ಲ. ಲುಕ್ಮಾನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜ್ಯ ಪಡೆಯಲು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ದರವೇನಿದೆ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚು ರಾಜ್ಯ ಬರಬೇಕು. ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳವರು ಕೇವಲ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ನಮಗೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಸುಷ್ಪವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಡೆಸಿ ಹೆಚ್ಚು ರಾಜ್ಯ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆ ಏನಿದೆ ಇದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಗಳಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಈಗ 50 ಲಕ್ಷ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಇದ್ದರೆ ಅದರ

10 ಪಟ್ಟು ಹಣ ಬರುವಂತೆ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ಆಶಿಸಿ ನನಗೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಈ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್ (ಕಾರ್ಮಿಕ, ವಸತಿ ಮತ್ತು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅನೇಕ ರೀತ್ಯೆ ಉಪಯುಕ್ತ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವಾರು ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಟೀಕೆಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವರು ಹೇಳಿರತಕ್ಕೆ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಬಹು ಭಾಗದ ಸಲಹೆಗಳು ನಾವು ಒಪ್ಪಿ ಜಾರಿಗೆ ತರತಕ್ಕಂಥ ಉತ್ತಮ ಸಲಹೆಗಳಾಗಿವೆ. ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ಎರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಬಹುಶಃ ಎಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳೂ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿದ್ದಾರೆ. ಅವನ್ನು ಕೆಲವರು ಪುಷ್ಟಿ ಕರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇನ್ನೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಬೇಕೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಕೂಡ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಈ ಸಭಾ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಸಂತೋಷದಿಂದ ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಶಂಕೆ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಜನರು ನಡೆಸತಕ್ಕಂಥ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಇದರಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂಬ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಲಕ್ಷಾ ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಶ್ರಮವಹಿಸಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕಾದಂಥ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ಈಗ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದಂಥ ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗೋಪಾಲಗೌಡರು ಒಳ್ಳೆಯ ನೂತ್ನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಮತ್ತೊಂದು ವಿಚಾರ ಎಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೂ ಪ್ರಸ್ತುತದಲ್ಲಿ ಇದರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿ ಹೋಗಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿ ಹೋಗುತ್ತದೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಶಂಕೆಯನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿರತಕ್ಕ ಈ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನನ್ನ ಕೈಗೆ ಸೇರಿರತಕ್ಕದ್ದು ನನ್ನ ಗೃಹಚಾರವೋ ಏನೋ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು ; ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೂ ಅವರ ಸಹಾನು ಭೂತಿಯನ್ನೂ ಸಹ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸಹಕಾರ ಹಸ್ತವನ್ನು ನೀಡಲು ಮುಂದೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದೂ, ಇದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಲಿ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕ ಚೈತನ್ಯ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದ್ದು ಹಾಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಒಂದು ನಂಬಿಕೆಯನ್ನೂ ಸಹ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ನಾನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡುವುದಾದರೆ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಲೋಪದೋಷಗಳು ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದರೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನಮ

ಮುಂದೆ ಚಿತ್ರಿಸಿರತಕ್ಕಂಥಾ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಟ್ಟುಹೊಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಾಗ ಅದರ ಆಧಾರವನ್ನು ನೋಡಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆಂದು ನನಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಅವರು ಯಾವ ಒಂದು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಡೆಯಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೋ ಆ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸರಕಾರ ಸತತವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಯಾರ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕೂ ಒಳಗಾಗದೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಏನೇನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರನ್ನೆಲ್ಲರೂ ಕೆಲವು ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ನಿರ್ಧಾರವಾಗಿ ಯಾವ ವ್ಯಕ್ತಿಯೇ ಆಗಲೇ ದೊಡ್ಡವರಾಗಲೇ, ಚಿಕ್ಕವ ರಾಗಲೇ ಯಾರ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕೂ ಒಳಗಾಗದೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ನಾನು ಆಶ್ವಾಸವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನಡೆದು ಕೊಂಡು ಬಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ 1948 ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಈ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರ್ಕಾರದ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಡೆಯಿತು. ರಾಷ್ಟ್ರವಿಶಾಲ ಆದ ಮೇಲೆ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ ವೊಂದ ರಾದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಲ್ಲವೂ ಸೇರಿ ಈಗ ಈ ಒಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಇದರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಇವೆಲ್ಲವೂ ಈಗ ತಾನೆ ಒಳಪಟ್ಟಿವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯ ರಲ್ಲಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಬೊಂಬಾಯಿ ಪ್ರಾಂತ್ಯ ದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ದಿವಸ ಗಳಿಂದ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಯೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಆದಷ್ಟು ಉತ್ತಮವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಮೆಚ್ಚತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದು ಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕೇ ಒಂದು ಯೂನಿಟ್ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದರೂ ಕೂಡ ಅದರಿಂದ ಲಾಭ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಯಾವುವು ಎಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಎಂ.ಬಿ.ಐ.ಎಸ್. ಸಂಸ್ಥೆ, ಇದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಈಗ ಒಂದು ವರ್ಷ ದಿಂದೀಚೆಗೆ ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನು ಮಾತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ದ್ದೇವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಕೋಲಾರದ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಚಿಕ್ಕ ಮಂಗಳೂರು, ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನಿವೆ ಅವುಗಳೆಲ್ಲ ಒಂದೊಂದು ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಖಾಸಗಿ ಜನರೂ ಕೂಡ ಆ ರೂಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಇದನ್ನು ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣ

ವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆದ ಧೋರಣೆಯಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಗಳಾದವೆಲ್ಲವೂ ಕೂಡ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಈಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿರತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ. ಅದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯೂ ಇದ್ದೇ ಇದೆ. ಬೇರೆ ಪ್ರಾಂತ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಹೊಸದಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆದಂಥಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇಂಥಾ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಅವರೂ ಕೂಡ ಅನುಭವಿ ಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ದಿಂದ ನಾವು ಏನು ಒಂದು ಆದಾಯವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೋ ಅದು ಬರುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಟೀಕೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವಿಷಯವನ್ನು ಬೊಂಬಾಯಿನಲ್ಲಿ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡರೂ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರನ್ನೇಕರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಕರಪ್ಷನ್ ಇದೆ. ಲೀಕೇಜ್ ಇದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಟ್ರಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಏರುಪೇರುಗಳಿಗೂ, ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಾರದೆ ಇರುವುದು ಇಂಥಾ ಕೆಲವು ರೋಪದೋಷಗಳು ಬಾರ್ಲಾವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಯೂ ಇತ್ತು. ತಾರುಣ್ಯವನ್ನೇ ಬಂದ ಮೇಲೆ ಎಲ್ಲಾ ಸರಿ ಆಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಬಾರ್ಲಾವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ರೋಪದೋಷಗಳಿವೆ. ಆಮೇಲೆ ಎಲ್ಲವೂ ಸರಿಹೋಗುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ಒಂದು ಅನಕ್ಷಮತೆ ಶ್ರದ್ಧೆಯೂ ಕೂಡ ಬಹು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಆದಷ್ಟು ಜಾಗೃತ ಆದರಲ್ಲರತಕ್ಕ ರೋಪದೋಷ ಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಕಾರವೂ ಕೂಡ ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕು. ಆದರಲ್ಲರತಕ್ಕ ಲಂಡನ್‌ಗೇರತನ್, ಲೀಕೇಜ್, ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲರತಕ್ಕ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ಯಾದಿ ರೋಪದೋಷಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ, ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟ ಇದೆ. ಯಾವ ಒಂದು ಹೊಸ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೂ ಕೂಡ ಇದರಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ಕಡಿಯುತ್ತಾರೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಇಂಥಾ ಒಂದು ರೋಗವಿದೆ, ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ, ಬೇರೆ ಕಡೆ ಇದು ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ. ಇದು ಬೇರೆ ಕಡೆಯೂ ಇದ್ದೇ ಇದೆ. ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಇನ್ನು ಒಂದು ಬಹಳ ವಿಶೇಷವಾದ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯ ವಿಚಾರವೆಂದರೆ, ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ನೌಕರರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲರತಕ್ಕ ಯಾವುದಾದರೂ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು, ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಅದನ್ನು ಅಂಗಡಿಯಲ್ಲಿ ಮಾರಿ ಅದರಿಂದ ದುಡ್ಡು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕಂಡ ಕ್ಕರುಗಳ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗ್ಗೆಯಿಂದ ಸಾಯಂಕಾಲದ ವರೆಗೆ ನೂರಾರು ರೂಪಾಯಿಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಸಾವಿರಾರು ಜನಗಳಿಂದ ದುಡ್ಡನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಚಿಲ್ಲರೆಯನ್ನು ಏಣಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಇರುವುದರಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಜೇಬಿನಲ್ಲಿ, ಪಾಕೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಅವರ ಮೇಲೆ ಎಷ್ಟೇ ಹತೋಟಿ ಅಥವಾ ಚೆಕಿಂಗ್ ಇಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಅವರವರೇ ಜೊತೆಯಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ಹೊಡೆಯತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭಗಳೂ ಉಂಟು. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಸಾವಿರಾರು ಜನ ಕಂಡ ಕ್ಕರುಗಳು, ಡ್ರೈವರುಗಳು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬಂದು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಬಿಟ್ಟುಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಯಾರೇ ಹೊಸವರು ಬಂದರೂ ಕೂಡ ಅವರಿಗೆ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್)

ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮನೋಭಾವ ದಿಂದ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರತಕ್ಕವರು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ. ನಾರ್ಕಾರು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಎರಡು ಮೂರು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರು ತ್ತಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಬಂಡವಾಳ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಕೆಲಸದಿಂದ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿದರೂ ಪರವಾಯಿಲ್ಲ, ಬೇರೆ ಕಡೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಅಂಗಡಿಯೋ ಅಥವಾ ಪಾಪೋ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಜೀವನ ಮಾಡೋಣ ಎನ್ನುವ ಮನೋಭಾವನೆಯ ನಿಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಹೊಸದಾಗಿ ಸೇರ ವವರು ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಯೇ ಸೇರುತ್ತಾರೆ.

ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿಯ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವೂ ಇದ್ದೇ ಕಠಿಣವಾದ ಶಿಕ್ಷೆಯನ್ನು ಕೊಡ ಬೇಕೆನ್ನುವುದು ಒಂದು ವಾದ. ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದಾಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಅವರನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದು ನ್ಯಾಯವೇ ಎಂದು ಹೇಳು ವುದು ಒಂದು ವಾದ. ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ವಿಚಾರಣೆಗೆ ಗುರಿಪಡಿಸದೇ ಅವರನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದು ನ್ಯಾಯ ತಪ್ಪೆ ಎನ್ನುವುದು ಒಂದು ವಾದ. ಒಂದು ಮಾತು ತಾವು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಒಪ್ಪು ತ್ತೇನೆ. ಏನೆಂದರೆ, ಈಗಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಚಾರಣೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಯಬದ್ಧ ವಾಗಿ, ಕಾನೂನು ಬದ್ಧವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡು ವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಮಾಡಿದರೆ ಅದು ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆ. ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದ್ದರೆ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಿಯೇ ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದು ವೇಳೆ ವಿಚಾ ರಣೆಗೆ ಗುರಿಪಡಿಸದೇ ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದರೂ ಸಹ ಅಪರಾಧ ಹೋರಾಟ ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಆ ಕೇಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಷ್ಟವಿದೆ. ತಾವು ಏನು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ; ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರು ತಪ್ಪು ತಪ್ಪಾದರೆ, ದುಡ್ಡು ಕಡಿ ಯುವುದಾಗಲೇ, ಟರ್ಕೆಟ್ ಕೊಡಬೇಕು ದುಡ್ಡು ಹಾಗೇ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ತಿಳಿಸಿದರೆ 'ನೀವೇ ಬಂದು ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿ ಸಾಹಿತ್ಯ ಒದಗಿಸಿ' ಅಂತ ನಮಗೆ ಕಷ್ಟ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಹೌದು. ಅದು ಅವಶ್ಯಕ, ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೇ ಆಗಲೇ, ಯಾರೇ ಆಗಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರು ಆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸ ಬೇಕೆಂದಾಗ ನ್ನ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಕಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗಿದ್ದರೆ ನಾವು ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿ ಸಾಹಿತ್ಯವೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾರು ಇಷ್ಟು ತೊಂದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ನಿಜ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹಾಸನದಿಂದಲೋ, ಮೈಸೂರಿನಿಂದಲೋ, ತುಮ ಕೂರಿನಿಂದಲೋ ಬಂದು, ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿರುವವರನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಸಾಕ್ಷಿ ಒದಗಿಸಬೇಕೆನ್ನುವುದು ಸ್ವಲ್ಪ ಸತ್ಯಾಂಶಕ್ಕೆ ದೂರವಾದ ಮಾತು. ಅಂತೂ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಇದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೇ ಎನ್ನುವುದು ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ. ಇದು ಆರೋಪನೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇರುವುದು ಯಾರೋ ಕೆಲವರು ನಾರ್ಕಾರು ಜನ ಬಂಡವಾಳಗಾರರಿಂದ ಅಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇದು ಆಗಿರುವಾಗ, ದೇಶಕ್ಕೆ ಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡ ಬೇಕಾದರೆ ತಾವು ಹೇಳತಕ್ಕ ತೊಂದರೆ ತಪ್ಪಿಸಲು

ಏನುಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಆರೋಪಿಸಬೇ ಕಾಗಿದೆ. ನೇರವಾಗಿ ಈಗಾಗಲೇ ಯಾವ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಕಷ್ಟ. ಆದರೂ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿ ಸರ್ಯಾರೋಪನೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಯಾವುದಾದರೂ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ದೂರುಗಳು ಬರದಂತೆ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿ ಸುತ್ತೇವೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಕಷ್ಟ ಇದೆ. ದಿವಸಕ್ಕೆ ಇಂಥಾದ್ದು ನೂರಾರು ದೂರುಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಈಗ ಒಂದು ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಟ್ಟು ಅವರು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಲು ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹೊರಪ್ರಾಂತಗಳಿಗೂ ಹೋಗಬೇಕೇ ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಇದೆ. ಇದು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಷ್ಟಕರವಾದ ವಿಚಾರ. ಹೀಗೆಯೇ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅಂತೂ ಯಾವುದಾದರೂ ರೀತಿ ಯಲ್ಲಿ ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಆರೋಪನೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ವಿಚಾರ.

ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಮಾತನಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲ ದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ಮದರಾಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಟಿ.ಎ.ಎಸ್. ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾರೆ, ಮತ್ತು ಪಂಜಾಬ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ ಕೂಡ ಹೋಲಿಸಿ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೊರಪಡಿಸಿ ಹೇಳಿ ದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ cost of running per mile ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ; ನಮ್ಮ ಸಂಪಾದನೆ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಈ ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮೊದಲು ಪಂಜಾಬ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯ ದಲ್ಲಿ ನಡೆಯತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿಷಯವನ್ನು ಅವರ ಮುಂದೆ ಇಡುತ್ತೇನೆ. ಪಂಜಾಬ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ರಾಭ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಪಂಜಾಬ್ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೆಲವು ಕಂದಾಯಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ಯಾಸೆಂ ಜರ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಆ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಇರುವ ವರದಿ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಎರಡು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಹಾಗಿಲ್ಲ. ಎಂದಮೇಲೆ ರಾಭವು ಹೆಚ್ಚಾಗಲೇ ಬೇಕು.

1953-59 ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ Receipts per mile 102.4 nP. Expenditure per mile 69.6 nP. ಇದೆ. Profit per mile 32.8 nP. Number of buses 338 ಇವೆ, Capital 3 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ. 4 ಕೋಟಿ 85 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ರಿಜರ್ವ್ ಇದೆ.

5-30 P.M.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—We have written to the Editor and also to the General Manager and have got a reply.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅಲ್ಲಿಯ ವಿಷಯ ಬೇರೆ, ಇಲ್ಲಿ ನಾವು profit tax, vehicles tax ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಅವರು ತಿಳಿಯಬೇಕು. ತೆರಿಗೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿನುಮಾರು ಎರಡು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿನಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ನಾವು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ರಾಭದಲ್ಲಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. 1958-59 ನೆಯ ಸಾಲಿನಿಂದ ನಮ್ಮ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷದ ರಾಭ

ನಷ್ಟದ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ನೋಡುವುದಾದರೆ
ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಖರ್ಚು ಯಾವ ರೀತಿ
ಇದೆಂದರೆ,

Expenditure for 1958-59 :

Wages ... 89.66 lakhs.
Fuel ... 54.16 lakhs.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—Are you
not getting concession in fuel? Every
year you are getting 5 lakhs.....

Sri D. DEVARAJ URS.—These are
actual figures :

	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62
	(in lakhs)	(in lakhs)	(in lakhs)	(budget figs.) (in lakhs)
Wages	89.66	103.76	119.65	129.72
Fuel	54.16	78.49	99.52	107.14
Stores	79.50	86.25	79.29	79.26
Depreciation	58.10	73.39	79.97	86.45
Motor Vehicles Tax	48.76	58.42	69.20	86.41
Other taxes	.42	.18	.84	.95 38*
Miscellaneous	91.35	97.96	106.60	126.93
Total expenditure	421.05	498.75	555.07	630.26
Profit	55.00	74.00	59.00	59.00

* Passenger tax to be added.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—The
1961-62 figure is only a budget figure.

Sri D. DEVARAJ URS.—Actual
figures will be available only after the
accounts are looked into.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—Miscellaneous
tax ಎಂದರೇನು ?

Mr. DEPUTY SPEAKER.—That is
not tax, that is miscellaneous expendi-
ture.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾ
ಗುವುದರಿಂದ ಕೆಲವು ಅನುಕೂಲತೆಗಳಿವೆ. ಇದನ್ನು
ಬರಿಯ ರಾಫದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡುವುದಕ್ಕಾಗು
ವುದಿಲ್ಲ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಕೆಲವು ಅನುಕೂಲತೆಗಳು
ಲಭಿಸುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಕಾರ್ಮಿಕವರ್ಗಕ್ಕೆ ಖಾಸಗಿ
ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಒದಗದೇಯಿರುವ ಅನೇಕ ಅನುಕೂಲತೆ
ಗಳು ಲಭಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ನಾನಾ
ರೂಪಗಳಲ್ಲಿ ದೊರಕುತ್ತವೆ. ಸಂಬಳದ ಸ್ವೇಚ್ಛೆಯಲ್ಲಿ
ಖಾಸಗಿಯವರಲ್ಲಿದ್ದು ದಕ್ಕೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ
ಮೇಲಿರುವುದಕ್ಕೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ನಾವು ಖಾಸಗಿ
ಜನರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಬಳ ಸಾರಿಗೆಗಳನ್ನು ನೌಕರ
ರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅವರಿಗೆ security of
service ಇದೆ, ಪ್ರಾವಿಡೆಂಟ್ ಫಂಡು, ಮತ್ತು
ಗ್ರ್ಯಾಚುಯಿಟಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿವೆ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ
working hours ಇದೆ, ಇಷ್ಟು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ
ಮಾತ್ರ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಿಗದಿಯಿರುತ್ತದೆ.
ಅದೇ ಖಾಸಗಿಯವರಾದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ದಿನಕ್ಕೆ ಹತ್ತು

ಹನ್ನೊಂದು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ನೌಕರರು ಕೆಲಸ ಮಾಡ
ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ
ಎಲ್ಲರೂ ದಿನಕ್ಕೆ ಎಂಟು ಗಂಟೆಗಳ ಮೇಲೆ ಕೆಲಸ
ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಕೊಡದೇಯಿ
ರುವ ಅನೇಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ
ಯಿಂದ ದೊರಕುತ್ತಿವೆ. ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ನೌಕರರಿಗೆ
ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದು, ವೈದ್ಯ ಸಹಾಯವನ್ನೊ
ದಗಿಸುವುದು, ರಜಾ, ಪೇಷಂಟ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಅನುಕೂಲತೆ
ಗಳೂ ಇವೆ. ಅನೇಕರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ, ಬಸ್
ಷೆಲ್ವರುಗಳು, ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ
ದ್ದೇವೆ, ಜನರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು
ಗಳಲ್ಲಿ ಮೂವತ್ತು ಜನ ಕೂಡುವಕಡೆ ಅರವತ್ತು ಜನ
ರನ್ನೂ ಕೂಡಿಸುತ್ತಾರೆ.....

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಇದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್
ಗಳಲ್ಲೂ ಇದೆ. ಜೋಗಿಮುಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಲ್ಲಿ
ನಲವತ್ತು ಜನ ಕೂಡುವುದಕ್ಕೆ ಅರವತ್ತು ಜನರನ್ನು
ಕೂಡಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಖಾಸಗಿ ಬಸ್
ಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ
ದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಂದ ಆಗತಕ್ಕ ತೊಂದರೆ
ಗಳನ್ನು ನಾವು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ನಿವಾರಣೆ
ಮಾಡಿ ನಾವು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ
ರುವುದು ಖಾಸಗಿ ಜನರಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತ
ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ನಾನು ಮೊದಲೇ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಹಾಗೆ
ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೊರಡದೇಯಿರುವುದು,
ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಮುಟ್ಟಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಸೇರದೇ
ಯಿರುವುದು, ಇದನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್)

ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಾಗ ಅವರು ಕ್ಷಿಪ್ರವಾಗಿ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಯಿರುವುದು, ಮುಂತಾದ ಕೆಲವು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆಯೆಂದು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಇವುಗಳ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಏನೇನು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಅದನ್ನೂ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈ ರೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಸೇರಿ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. B.T.S. ಬಸ್ ವಿಚಾರ ಕೆಲವರು ಹೇಳಿದರು. ಹಿಂದೆ B.T.C. ಎಂದೇನಿತ್ತು ಅದಕ್ಕೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇರೆ ಇರುವುದಕ್ಕೂ ಎಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆಯಿದೆ, ಹಿಂದೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟಿದ್ದುವು, ಹಿಂದಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ ಈಗಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳೇನಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈಗ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ನುಮಾರು ಎರಡು ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ ರೂಟುಗಳು 1956ರಲ್ಲಿ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 51 ಮಾತ್ರ ಇದ್ದುವು, ಈ ದಿವಸ 250 ಇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಹೆಚ್ಚು ರಾಧ ಬರುವುದೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಹಾಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ದೇಶದ ಅಂಕಿ ಅಂಶ ನೋಡಿದರೂ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೂ ರಾಧ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ವಾದ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಮೂಲತತ್ವ. ಈಗ ನಾವು ಬೇರೆ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ರಾಧ ಎಂದು ತೋರಿನುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ನೇರವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹಿಂದೆ B.T.C.ನಲ್ಲಿದ್ದ ಆಕೌಂಟಿಂಗ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಈಗ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿರುವ ಆಕೌಂಟಿಂಗ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಈಗಿದೆ. ರಾಧವಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ, ನಷ್ಟವಿದೆ. ಸದಸ್ಯರು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುವುದು ರಾಧ ಬರಬೇಕೆಂದು ಅದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಚನ್ನಬೈರೇಗೌಡ.—ಹಾಗಾದರೆ ಖಾಸಗಿ ಜನರಿಗೆ ಬಿಡಿ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಬಿಟ್ಟು ನೋಡೇ ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದು. ಈಗಿರುವ ಹಾಗೆ ಬಹಳ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದಲೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದು.

ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಬೈಕ್ ಡಾತ್ ವಿಚಾರ ಕೆಲವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ನಿಜ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಅಂಕಿ ಅಂಶ ತಮ್ಮ ತಾವೆಂದಿಬ್ಬರ ಬಹುಶಃ ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗಿದೆಯೆಂದು ತಾವು ಆಲೋಚಿಸಬಹುದು. M.S.R.T.C. ನಲ್ಲಿ ಬೈಕ್ ಡಾತ್ ಮತ್ತು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಹೆಗ್ಗಿವೆಯೆಂದರೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 8.4 ಇದೆ, ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 2.63 ಇದೆ. ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 4.88 ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್, ಸಿಟಿ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ 5.11 ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ 1.2, ಗುಜರಾತಿನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1.39, ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 0.69, ಮದ್ರಾಸಿನ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 8.05, ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ 0.89, ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 2.34. B.E.S.T. ಬಾಂಬೆ ಸಿಟಿ

ಯಲ್ಲಿ 26.62 ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್, ಡೆಲ್ಟಿಯಲ್ಲಿ 7.21, ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಲದಲ್ಲಿ 10.52. This is the rate of accidents. ಬೈಕ್ ಡಾತ್ M.S.R.T.C. ನಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಸಾವಿರ ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1.42, ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 4.86, ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1.86, ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 11.14, ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿ 1.85 ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ, ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 4.82, ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ 2.75, ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ 3.40, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1.53, ಗುಜರಾತಿನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 2.19, ಬೊಂಬಾಯಿ ಸಿಟಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 13.93, ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಲದಲ್ಲಿ 5.64, ಹೆಕಲಿಯಲ್ಲಿ 8.91 ಟಿ.ಎ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 0.36. ಈ ರೀತಿ ಇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕ್ರಿಟಿಕರಾಗಿದ್ದೇನೆಂದು ಸರಿಯೇ, ಟಿಕ್ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯೇ ರೋಪದೋಷ ಇರುವುದು ಸರಿಯೇ. ಈ ಅಂಕಿ ಅಂಶ ತಮ್ಮ ಮುಂದಿರುವಾಗ ಎಲ್ಲಾ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ ಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾವು ಮಾಡುವ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯ ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಭವ ಪಡೆದು ನಡೆಸುವ ನಂಸ್ಟೆಗಳ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯ ದೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಿದರೆ ದೇಶಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ, ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ಪ್ರೇಕ್ಷೆಯಿಂದೇನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಹಾಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ನಾವು ಕೂಡ ಒಂದು ಆವರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದೇವೆ. ರೋಪದೋಷವೆಷ್ಟೇ ಇದ್ದರೂ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ, ಅಷ್ಟು ನಿರಾಶಾದಾಯಕ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಎಂದು ತೋರಿನುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಅಂಕಿ ಅಂಶ ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. T.V.S. ನವರಿಂದ ವರದಿ ತರಿಸಿ ನೋಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದರು. ಅಲ್ಲಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕಳಿಸಿ ಸ್ವದಿ ಮಾಡಿ ವರದಿ ತರಿಸಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಅಂಶ ಹೇಳುವುದಾದರೆ T.V.S. ಮತ್ತು ನಮಗೆ ಹೋಲಿಕೆಮಾಡಿದರೆ ಯಾವ ಒಂದು ನಂಸ್ಟೆ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೆಂದು ಒಪ್ಪಿದ್ದಾರೆ ಆ ನಂಸ್ಟೆಗೆ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ನಾವು ಕೂಡ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆ ಹೋಲುತ್ತೇವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು. Total effective mileage T.V.S. ನಲ್ಲಿ 1,68,20,422, ನಮ್ಮದು ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ 35 ಲಕ್ಷ ಚಿಲ್ಲರೆ. ಗ್ರಾಸ್ ಅರ್ನಿಂಗ್ಸ್ T.V.S. ನಲ್ಲಿ 1,89,07,150, ನಮ್ಮದು 5,60,79,595. ಮೈಲಿಯೊಂದಕ್ಕೆ ಬೀಳುವ ಖರ್ಚು ನಮ್ಮದು ೧೧೨.೦೭ ರೂ. ಅವರದು ೧೨೮.೮ ರೂಪಾಯಿ. ಬಸ್ಸುಗಳ ನಂಜ್ಞೆ ಅವರದು ೩.೩೫; ನಮ್ಮದು ೧೮೭೫.

ಒಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು.—ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅದನ್ನೂ ಗಮನದಲ್ಲಿಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ನಿಜವೆಂದಿ ಬರ್ಚು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಅವರದು ೪೪ ಲಕ್ಷ ೧೮ ಸಾವಿರದ ೫೨ ರೂ. ಗಳು. ಇದು ಶೇಕಡ ೨೭.೧ ನಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮದು ೧ ಕೋಟಿ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷದ ೪೮ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಶೇಕಡಾ ಬರ್ಚು ೨೫.೩೬ ರೂ. ಗಳು. ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಬರ್ಚು ಅವರದು ೧೮.೦೭ ನಮ್ಮದು ೧೮.೦೪ Operation Cost and Expenditure ನೋಡುವುದಾದರೂ, ನಾವೇನೂ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿಲ್ಲ. ಅವರದು ೧೮.೭೩ ;

ನಮ್ಮದು ೧೮.೯ ಪೀಸೆ, ಅವರು ಎಲ್ಲರನ್ನೂ ಮೆಚ್ಚಿಸಿ ತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾವೇನೂ ಅವರಿಗೆ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ; ಕಮಿಷನು ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದರು. ಈಗಾಗಲೇ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವಹಾಗೆ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ, ಬೊಂಬಾಯಿನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿಗಳಿವೆ. ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ, ಇಲ್ಲಿ ಈಗತಾನೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿರುವುದರಿಂದ

ಶ್ರೀ ಎಂಗಡಿ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ (ಹಡಗಲಿ).—ಡಿಪ್ಲಿಮೇಟೇಷನ್ ಎಷ್ಟು Percent ತಾವು ತೆಗೆಯುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಡಿಪ್ಲಿಮೇಟೇಷನ್ ತೆಗೆದರೂ ನಮ್ಮ ವರಮಾನ ಸರಿಯಾಗಿದೆ. ಅವರು ಬಡ್ತಿ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಬಡ್ತಿ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಅದೂ ಶೇಕಡ 8 ರಷ್ಟು.

ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಿರುವುದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದ್ದಾಗಲೇ ಅಥವಾ ಡಿವಿಷನ್ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟಂತಾಗಲಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೋಷದೋಷಗಳನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಮಟ್ಟಿಗೆ ಸರಿಪಡಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಈ ಸಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದಿ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರೇ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಬಾಸಗಿ ಯವರು ಯಾರೂ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಕೆಲವು ಜನ ಬಾಸಗಿಯವರನ್ನೂ, ಬಸ್ಸಿನ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಹಿತಿಯಿರುವವರನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವರ ಸಲಹೆಯನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತೇನೆಂದು ನಾನು ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇನ್ನೊಂದು ಆರೋಪ ಮಾಡಿದರು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೂ ನಿಯೋಜಿತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವಿಲ್ಲ. ಯಾವ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಯೋಜನೆಯೂ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದೊಂದು ರೋಷವೆಂದು ನಾನೂ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಅಪೊರಿವಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಒಟ್ಟು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಆಗಬೇಕೆಂದಿದ್ದರೂ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ನಡೆಯಬೇಕೆಂದಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ನಾನೂ ಸಹ ಮಂತ್ರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ, ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಗಿರಬೇಕು, ಜನರ ಮುಂದೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಒಂದು Phased Programme ಇಡಬೇಕು ಎಂದೆಲ್ಲಾ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೆವು. ಈಗಲೂ ಸಹ ನಾನು ಅದೇ ತತ್ವವನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಎಲ್ಲ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆಯೇ ಒಂದು Phased Programme ನ್ನು ಜನರ ಮುಂದಿಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ; ಹಾಗೂ, ಇದರಿಂದ ಕೆಲವಾರು ಸ್ಪಷ್ಟತೆಗೆ ತೊಂದರೆಯಾದರೂ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯ ಕೊಡಲಾಗದೆ, ಸಾರಿಗೆಯ ಅನುಕೂಲ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಮಾತವನ್ನು ಗಣನೆಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ನಡೆಸುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಡ್ಕೇಗೌಡರು ಈ ಕಮಿಷನು ಆಗತ್ಯವಿದೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು

ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸು ಪಡೆಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The Hon. Member Sri Hutche Gowda will reply. Before he proceeds to reply, I wish to know how much time he would require. We have also got a half-an hour. discussion.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—I want 15 minutes.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಷ್ಮಪ್ಪ.—ಸ್ವಾಮಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು, ಸಿಕ್ಯಾಪಟೈ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತಾವು ತಿಳಿಸಿದಿರಿ. ಹಾಗಾದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದಾದರೂ ನಿಗದಿಯಾದ ರೀತಿಯಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಈಗ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸರಿಯಾಗಿ ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತೆ. ತಾವು ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದಾಗ, ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಒಂದು phased programme ಹಾಕಿ ಯಾವ್ಯಾವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವ್ಯಾವಾಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬರುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಯಪಡಿಸುವ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಕೈಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿಸಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಡ್ಕೇಗೌಡ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ನಮ್ಮ ದೇಶ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕು. ಪ್ರಗತಿ ಪರವಾಗಬೇಕು, ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕೆಂಬುದು ನಮ್ಮ ಆಶಯವಾಗಿದ್ದರೆ, ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸವನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ, ಒಳ್ಳೆಯ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೇ ಮುಖ್ಯ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆಯೆಂಬುದು. ಯಾವುದೇ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಲ್ಲದ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನವಲಂಬಿಸಿದೆಯೆಂದರೆ ತಪ್ಪಲ್ಲ. ಆದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ತೋರಿಸಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವೆನ್ನುವುದು accepted policy, ಅಂಗೀಕೃತನೀತಿ, ಯೆಂಬುದನ್ನು ಯಾರೂ ವಿರೋಧ ಮಾಡುವವರಿಲ್ಲ. ಇದೇ ಅಲ್ಲದೆ, ನಮ್ಮ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿಯನ್ನು ನಾವು ಪ್ರತಿಸ್ಪಾದಿಸುವಲ್ಲಿ, ದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಮೂಲ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳೂ (Basic Industries) ಅದರಲ್ಲೂ Public Utility Services ಗಳು ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿಯೇ ಇರುವ ಕೈಗಾರಿಕೆಯಾಗಿರಬೇಕೆಂದು ನಿರ್ಣಯ ಕೂಡ ಮಾಡಿದೆ. ಅಂದಮೇಲೆ, ಈಗ ಯಾರೂ ಇದರಿಂದ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೆಜ್ಜೆ ಇಡುವವರಿಲ್ಲ.

ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ರೋಷದೋಷಗಳಿವೆಯೆಂದಾಗ, ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂಬುದೇ ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶ. ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಇದರಲ್ಲಿರುವ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿದೆ, ಅದರೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗೆ Redtapism, ಹಾಗೂ ಬ್ಯೂರೋಕ್ರಾಟಿಕ್ ಮನೋಭಾವನೆಯನ್ನು ತಾಳಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ವ್ಯಸನಪಡುತ್ತೇನೆ. ಒಬ್ಬ passenger ಬಿಟ್ಟು ಹೋದರೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಹೋಗುತ್ತದೆಂಬ ಭಯವೇನೂ ಅವರಿಗಿಲ್ಲ ! ನಿಜವಾಗಿ ತಮಗೆ ಸಿಕ್ಕದೆಹೋಗುತ್ತದೆಯೋ ಎಂಬ ಭಯವನ್ನು ಈಗ ಇರುವುದೇ ಹೊರತು ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆಯೇ ಇಲ್ಲ ! ಹೀಗಿದೆ ನಮ್ಮ

(ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ)

ಬಸ್ಸಿನವರ ಮನೋಭಾವ ! T.V.S. ಗೇನೂ ನಾವು ಹಿಂದೆ ಬಿಡ್ಲಿವೆಂದು ಮಾನ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರು. T.V.S. ನವರು ಮುಂಚೆ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಹೇಗಿದ್ದರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ. ಕೇವಲ ಒಂದೆರಡು ರಾರಿ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವರು ಇಂದು ಸಾವಿರ ಗಾಡಿಗಳ ಮಾಲೀಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ !

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಎಷ್ಟು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಎಷ್ಟೇ ವರ್ಷವಾಗಲಿ ಪರವಾಯಿಲ್ಲ. ಈಗ ನೀವೂ ಮೂರನೆಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಬರೀ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕ ಉಳಿತಾಯ ಸಂಬಳವನ್ನು ಸೇವಿಂಗ್ಸ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ದೇಶವನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಕೈಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿದರೂ ಆ ಕೈಗಾರಿಕೆಯ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕೈಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡತಕ್ಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಇಟ್ಟು ಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸುಮಾರು 10 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ 60, 70 ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಉಳಿದ ಬಾಕಿಯನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೇ ಇದೆ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು 2 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡುವವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿದ್ದರೂ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ದೇಶವನ್ನು ಶೋಷಣೆ ಮಾಡುವುದು ಬೇಡ. ಇಲ್ಲದ ಸ್ಥಳದ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ತಂದೊಡ್ಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯದ ಮೇಲೆ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಚಿಕ್ಕಿಕ್ ಎಷಿಯದಲ್ಲಿ ವಿರೋಧ ಮಾಡಿದರು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾಯರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಿರೋಧಪಕ್ಷದವರಿಂದ ಮಂಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದೇ ಚಿಕ್ಕಿಕ್ ಅಬ್ಜಕ್ಷನ್ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಬೇರೆಯವರು ಕೆಲವರು ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ಮತ್ತು ನಿಮ್ಮ ಮಾತು ಅಲ್ಲ. ಬರೀ ರಾಭದ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇದನ್ನು ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಈಗ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಜನತೆಗೆ ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಕೂಲಿಗಾರರಿಗೆ ರೆಸ್-ಹೌಸ್, ವೆರ್ ಫೇರ್ ಸೆಂಟರ್, ಡಿಸ್‌ಪೆನ್ಸರಿ ಇವೆಲ್ಲಾ ಇರಬೇಕು. ಎಲ್ಲಾಪಾಲಿನಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಆಪ್ತೇಹೊರ್ತು ಕಾರ್ಯತಃ ಕೂಲಿಗಾರರಿಗೆ ಎಳ್ಳಪೂ ಅನುಕೂಲವಿಲ್ಲ. ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಹೋಗುವುದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಆಯಾ ಗ್ರಾಮದವರೇ ಹಣ ಕೊಟ್ಟು ಎಷ್ಟೋ ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಅಲ್ಲ ಕಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಮಳೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿರುವವರು ದಾರಿಯಲ್ಲೇ ನೆನೆಯಬೇಕು. ಸೆಲ್ವಂ ಇಲ್ಲ. T.V.S. ಬರ್ಕುನ್ಲ ಶೇ 26 ಭಾಗದಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಬರ್ಕುನ್ಲ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಹೊರಗಡೆ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ಈ ಸರ್ಕಾರ ಧೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಒಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು.—ಅವರಷ್ಟೇ ನಾವೂ ಸಹ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಅವರು ಕೊಟ್ಟಂತೆಯೇ ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬೇಕಾದರೆ ಡಿಪಾಜಿಟ್ ಅವನಿಂದ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಿ. ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹತ್ತಿರ 3 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಬಾಕಿ ಉಳಿದರೆ, ಅವನ ಮೇಲೆ ಚಕ್ ಮಾಡುವವರು ಯಾರು. ಇದು ಯಾರತಪ್ಪು ? ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸ್ಟೇಷನ್ ಸ್ಟ್ಯಾಫ್ ಇರಬೇಕು. ಒಂದು ಸಾರಿ ಚಕ್ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಸಾಕು. ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಚಕ್ ಮಾಡಿದ್ದನ್ನೇ ಪುನಃ ಪುನಃ ಚಕ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಬರೀ ತಪ್ಪು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊಳಕೆಯೊಳಗೆ ಜಿಗಟಿದರೆ ಸಾಕು. ಇದಲ್ಲಾ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರೊಳಗೆ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ದೋಷವಿದೆ. ಅಷ್ಟು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸಭಾ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲರೂ ಈ ರೀತಿ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ಅವಕಾಶವಿರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬರು ಇದಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಆಗ ನಾನು ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತಿದ್ದೆ. ಒಟ್ಟು ನಲ್ಲಿ ಆ ಕಡೆಯವರಾಗಲೀ, ಈ ಕಡೆಯವರಾಗಲೀ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ. ಅಲ್ಲದೆ ಒಂದು ಚಕ್ ಇವರ ಮೇಲೆ ಇಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಎಷ್ಟು ನಿಬ್ಬಂದಿ ಇಟ್ಟರೂ ಇದು ಸರಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನೋಡಿದರೆ ಆಶ್ಚರ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದೊಂದು ಬಸ್‌ಗೂ 1½ ಗಂಟೆಕಾಲ ಕಾಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ. ಬಸ್ 1 ಘಂಟೆಗೆ ಬಿಡಬೇಕಾದರೆ ಪ್ರಾಸೆಂಜರುಗಳು ಸುಮಾರು 2 ಘಂಟೆಯವರೆಗೂ ಕಾಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾರಾದರೂ ಗೆಜೆಟೆಡ್ ಅಫೀಸರು ಅಥವಾ ಇನ್ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಅಫೀಸರು ಅಲ್ಲ ಹೋಗಿ ನೋಡಿ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಅಂದರೆ ಏನೂ ಇಲ್ಲ; ಅಂದ ಮೇಲೆ ಇದು ಹೇಗೆ ಬಗೆ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಏನೇನು ಕಷ್ಟಗಳಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು, ಅವನ್ನು ಹೋಗಾಡಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಅಧ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಯಾರಾದರೂ ದೂರು ಕೊಟ್ಟರೆ ಜವಾಬನ್ನೇ ಇರಾಬೆಯಿಂದ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಹೇಗಾದರೂ ಒಂದು ರೀತಿ ರಿವೆನ್ಯೂ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೆಂದಾಗಿದ್ದರೆ ಹೇಳಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲ ಅವನ ಜೊತೆ ತೇರಿದ ಮೇಲೆ ದುಡ್ಡು ತನ್ನದೇ ಇದ್ದರೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆಗ ಆ ಊರನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬೇರೆ ಊರಿಗೆ ಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತಾನೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ದುಡ್ಡನ್ನು ತಿನ್ನುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದ ಮೇಲೆ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹತ್ತಿರ 3 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬಾಕಿ ಉಳಿದಿತ್ತು. ಆ ಹಣ ಎಷ್ಟೋ ಜನರ ಕೈಲತೇರಿತ್ತು ಎಂದು ಒಂದು ಸಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಮಂತ್ರಿಗಳ ಬಾಯಿಂದ ಬಂದಿರುವ ಮಾತು. ಹೆಚ್ಚು ಡಿಪಾಜಿಟ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅಂತಹವರಿಗೆ ಈ ನೌಕರಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ 200 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಕರೆಕ್ಷನ್ ಆದರೆ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು 7-8 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ವಸೂಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂದ ಮೇಲೆ ಅವನು ಎಷ್ಟು ಡಿಪಾಜಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾನೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚಿಸಿ ಈ ನೌಕರಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಕರೆಕ್ಷನ್ ಆದ ಹಣವನ್ನು ಅದಿನವೇ ಇರಾಖೆಗೆ ಕಟ್ಟಿ

ಮನೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂಬ ನಿಯಮವನ್ನು ಇಡಬೇಕು. ಯಾವ ಕಾರಣದಿಂದಲೂ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಬೇಡ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—3 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಗಳ ಹಣವನ್ನು ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರು ಇರಾಖೆಗೆ ಕಟ್ಟಿದ ತಾನೇ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದನೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದ ರೊಳಗೆ ಯಾರ್ಯಾರು ಸೇರಿದ್ದಾರೆ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಂದ ತನ್ನಲ್ಲಿ ಬಾಕಿ ಇದ್ದರೆ ಅಂತಹ ಕಂಡಕ್ಟರಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ದ್ದೀರಾ? ಇದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸೇರಿದ ಹಣ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸಹಕಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೊರಟು ಈ ರೀತಿ ಹಣವನ್ನು ದುರುಪಯೋಗ ಪಡಿಸುವುದು ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆ ಆಗಿದ್ದರೆ ನಾವು ಈ ರೀತಿ ಬಿಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ ವೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಮನಗಾಣಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲೂ ಸರ್ಕಾರದ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ತಪ್ಪು ಕಂಡರೆ ಅದನ್ನು ಏನೇ ಆಗಲಿ ರುಜುವಾತುಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಂಥಾದ್ದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾವು ಪ್ರೀಯಾಗಿ ಬಿಡ ಕೂಡದು. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ತಿಳಿಯಬೇಕು. ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿರುವ ವರು ಸ್ವಾರ್ಥಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡಿ ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಹೆಚ್ಚು ಜವಾಬ್ದಾರಾಗಿರಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸು, ನಮ್ಮ ಇರಾಖೆ ನಾವೇನಾದರೂ ಮಾಡಬಹುದು, ನಾವು ಇವತ್ತು ಇಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತೇವೆ? ನಾಳೆ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ಮನೋ ಭಾವ ಬರಬಾರದು. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೆಲವು ಕಡೆ ಪ್ರೀಯಾಗಿ ಕಳುಹಿಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಅಫೀಸರುಗಳು ಕೆಲವರ ಕೈವಾಡಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕಿ ಖಂತಹ ಅನ್ಯಾಯಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥಾದ್ದನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ನಾನು ಒಂದು ಸಾರಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಆಕೌಂಟ್ಸ್ ಕಮಿಟಿ ಯೊಳಗೆ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಅವರನ್ನು ಈ ಇರಾ ಖೆಯ ಆಡಳಿತದ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳಿ ದಾಗ 60-61ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಕೊಟ್ಟ ಹಣ ಎಷ್ಟೋ ರಾಪ್ತ ಆಗಿದೆ. ಅದರಿಂದ ಈಗ 5 ಲಕ್ಷ; ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟಿಗಾಯಿಲು 9 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಹೇಸದಾಗಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದೆ ಕ್ಲೋಸುರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆವೆಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಅದನ್ನು ಹಿಂದೆ ವಜಾ ಮಾಡಿತ್ತು. ಈಗ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ಖೋತಾ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ತಾವು ಎಲ್ಲಾ ವಿಷಯಗಳನ್ನೂ ತಿಳಿದು ಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ನಾವು ಈ ಇರಾಖೆಯನ್ನು ರಾಫ ದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸಿ ಅಥವಾ ಲುಕ್ಕಾನು ಆಗಿ ನಡೆಸಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಹೇಳುವುದಿಷ್ಟೆ. ತನ್ನ ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನು ತಾನೇ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಆ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕೈಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸು

ವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಾಕಿರ ತಕ್ಕ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಸ್ಪೀಷರ್ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಅದರಲ್ಲಿ 3½ ಅಥವಾ 4 ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ ಎರಡು ಸ್ಪೀಷರ್ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಬಸ್ಸು ಡಿಪೋಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ 40 ಮೈಲಿ ತಿರುಗಿ ವಾಪಸ್ಸು ಬರ ಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಪ್ರತಿ ದಿವಸ 40 ಮೈಲಿ ಒಡಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ರಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆಯೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡಿ. ಅಂಥಾ ರೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ವಾಗತಿಸಿದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ ಅವರೂ ಕೂಡ ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿ ದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಭೆಯ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದ ರಿಂದ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳ ವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆ ಮೇಲೆ ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ನಾವು ಪಂಜಾಬ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಫೀಸಿಗೆ ಬರೆದು ಉತ್ತರ ತರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಡಿಟರ್ ಅವರಿಗೂ ಬರೆದು ಉತ್ತರವನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಂಡು ಇಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ಬೇಕಾದರೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ವರಿಫೈ ಮಾಡಬಹುದು.

Sri D. DEVARAJ URS.—I will get that from you and I will study it. The Hon'ble Member was speaking about the amenities. I should like to give figures.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The Hon'ble Minister may place them on the Table of the House.

The resolution was, by leave of the House, withdrawn.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The House will now rise and meet to morrow at one o'clock.

The House adjourned at Fifteen Minutes past Six of the Clock to meet again at One of the Clock on Thursday, the 2nd August 1962.